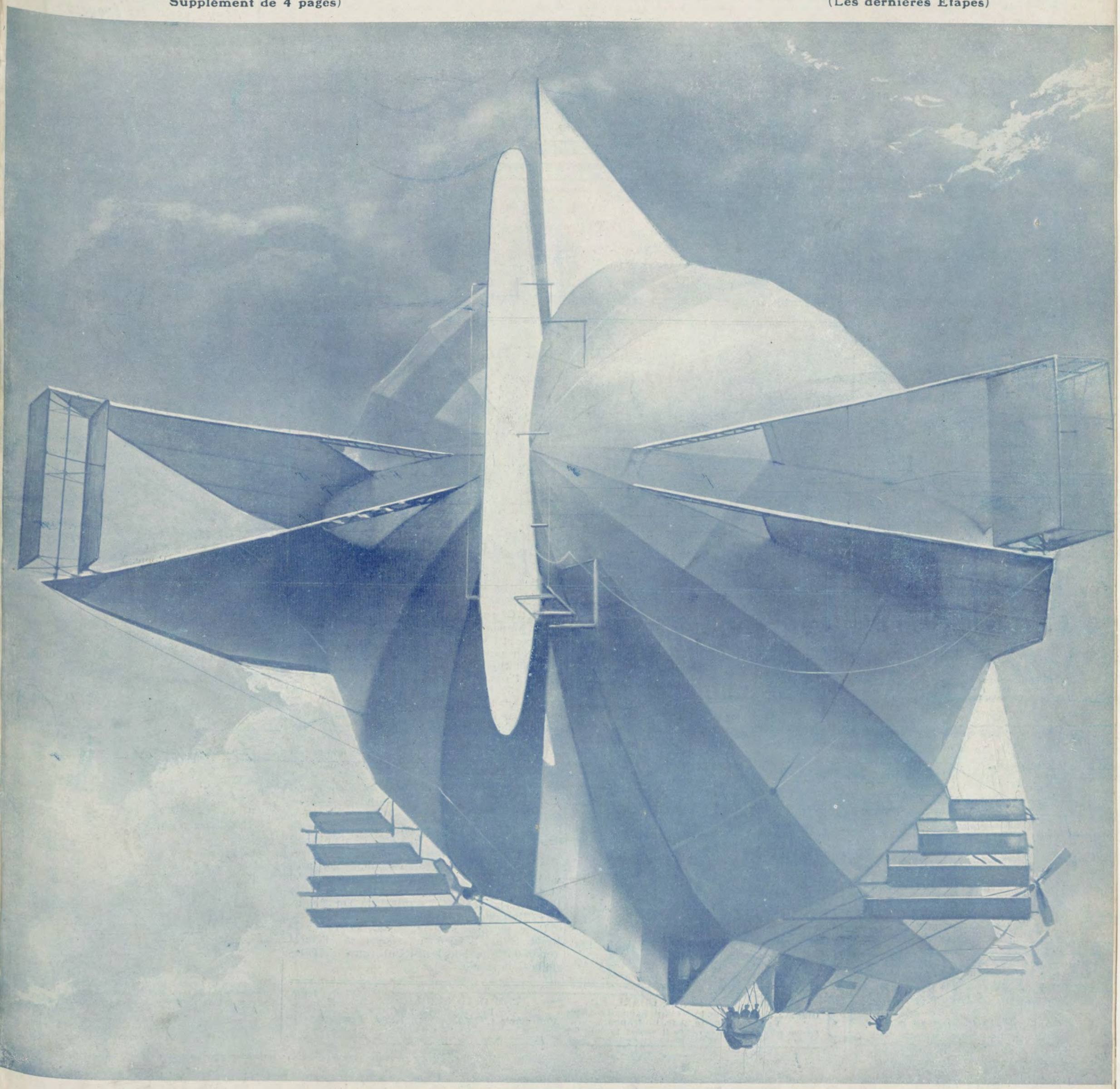
11e Année ø N° 517 — 50 Centimes — 15 Août 1908 ø Tous les Sam

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMÉRO :

L'AÉROPLANE WRIGHT (Supplément de 4 pages) ø **LE TOUR DE FRANC** (Les dernières Étapes)



LE *ZEPPELIN* DANS LES AIRS

Photographie du dirigeable allemand prise lors de son dernier voyage, au cours duquel il battit tous les records et fit une fin dramatique.

(Voir de la page 114 à la page 120, nos intéressants documents sur le Zeppelin.)

Publications Pierre LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: ÉDITIONS D'ART
90, aven des Champs-Élysées, et 9, aven. de l'Opéra.

Abonnements :
Paris et Départements . . . 24 *francs*
Etranger . . . . . . 28 *francs*
Changements d'adresse : 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

HERNIE — SEUL LE BANDAGE CLAVERIE

PNEUMATIQUE, IMPERMÉABLE ET SANS RESSORT

PROCURE UN SOULAGEMENT ***IMMÉDIAT*** *ET UNE CONTENTION* ***ABSOLUE***

BROCHURE FRANCO
A. CLAVERIE
234, Faubourg Saint-Martin, PARIS.

A LA CORBEILLE FLEURIE
BRISE
EMBAUMÉE
VIOLETTE
ED. PINAUD
18, PLACE VENDÔME
PARIS

VACANCES !

POUR EN JOUIR
EXCURSIONNEZ AVEC UNE BICYCLETTE DE LA
GRANDE MARQUE NATIONALE
CLÉMENT
Catalogue illustré franco. CYCLES CLEMENT, Direction au Pré-St-Gervais, Seine

Cycles, Tricars, Trivoiturettes
GRIFFON
Cycles Griffon Courbevoie (Seine)
DÉTAIL 22, Av. de la Gde-Armée.

MESDAMES
Les Véritables CAPSULES
des Drs JORET & HOMOLLE
Guérissent Retards, Douleurs, Régularisent les Époques.
Le Fl. 4'50 fco. Phie SÉGUIN, 165, Rue St-Honoré, Paris.

LE
Thé Mexicain du Dr Jawas
Seul Remède végétal pour
MAIGRIR
sans nuire à la santé.

L'obésité détruit la beauté et vieillit avant l'âge ; pour rester jeune et mince, avoir la taille fine et svelte, prenez le **Thé Mexicain du Dr Jawas.**
Traitement facile, inoffensif et absolument certain.
SUCCÈS UNIVERSEL
Se méfier des Contrefaçons dangereuses.
La Boîte : 5 fr. ; 6 Boîtes : 28 fr *Toutes Pharmcies.*
Pharmacie Vivienne, 16, Rue Vivienne, PARIS.

Chemins de fer de l'Ouest. — *Pour nos enfants.*

Nous avons déjà signalé à l'attention des voyageurs et touristes les Guides, Livrets et Albums publiés sur la Normandie et la Bretagne par la Compagnie de l'Ouest.

Ces publications ne s'adressant qu'aux grandes personnes, la Compagnie de l'Ouest a pensé être agréable aux enfants en faisant établir, exclusivement à leur intention et comme souvenir de voyage, un Livret-aquarelle de costumes et paysages bretons.

Ce Livret-aquarelle comprend 8 gravures en couleurs, chacune reproduite, en esquisse au trait noir, sur la page mobile qui lui fait vis-à-vis et que les enfants peuvent expédier comme carte-postale, après l'avoir coloriée suivant le modèle ; plusieurs chansons (paroles et musique) choisies parmi les œuvres du barde breton Botrel, et enfin quelques renseignements géographiques.

Nul doute que, par son prix modique (0 fr. 60) et son cachet artistique, il n'obtienne un grand et légitime succès.

Le Livret-aquarelle de la Bretagne se trouve dans les bibliothèques des gares du Réseau de l'Ouest ou est adressé franco à domicile contre l'envoi de sa valeur (0 fr. 60) en timbres-poste au Service de la Publicité de la Compagnie, 20, rue de Rome, à Paris.

La Semaine Comique, par Henriot.

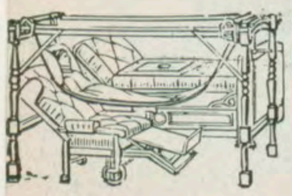
— Yes... attends moâ !... depuis le entente cordiale nô devons arriver en même temps !...

UN NOUVEAU PRAGE.
— Vingt francs par auto qui passe... Ça nous remplacera avantageusement quelques journées de travail.

VICTIMES DU SORT
SI VOUS VOULEZ
Que la DÉVEINE vous Quitte
Que la CHANCE revienne
RÉUSSIR en tout - TRIOMPHER toujours
Demandez le Petit Livre, envoyé Gratis par le Mage MOORYS'S, 19, rue Mazagran, PARIS.

PARFUM POMPEÏA

L.T. PIVER PARIS



LIT MÉCANIQUE
DUPONT
10, Rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
TÉLÉPHONE 818-67
Envoi Franco du Catalogue
Aucune Succursale

Photographie d'Art *FEMINA*
Hôtel de *FEMINA* BON de réduction de 5% sur les tarifs
Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Élysées, pour bénéficier de cette remise
Les abonnés ont droit à 10 0/0
(Sur Présentation de leur quittance d'abonnement).

Chemins de fer d'Orléans. — *Grandes vacances 1908.* — *Billets de famille à prix réduits.* — Ces billets sont délivrés du 25 juin au 1er octobre, en toutes classes et pour toutes les gares et stations du réseau d'Orléans, distantes d'au moins 125 kilomètres (60 kilomètres pour certaines relations) du point de départ, et sont valables sans supplément jusqu'au 5 novembre inclus.

Pour les trois premières personnes, le prix est celui des billets aller et retour ordinaires ; pour la quatrième personne il est accordé une réduction de 50 0/0 et pour la cinquième et suivantes une réduction de 75 0/0 sur le prix des billets simples applicables au trajet d'aller et retour.

Ces billets de famille sont établis par l'itinéraire à la convenance du public et comportent la faculté d'arrêt à toutes les gares situées sur le parcours.

Enfin, le chef de famille peut être autorisé à revenir seul à son point de départ. En outre, une ou plusieurs personnes de la famille peuvent obtenir une carte d'identité permettant au titulaire de voyager isolément à 1/2 place entre le point de départ et le lieu de destination mentionnés sur le billet.

Chemins de fer de l'Ouest.

La Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest qui dessert les stations balnéaires et thermales de la Normandie et de la Bretagne fait délivrer jusqu'au 31 octobre, par ses gares et bureaux de ville de Paris, les billets ci-après qui comportent jusqu'à 50 0/0 de réduction sur les prix du tarif ordinaire.

1° *Bains de mer et eaux thermales.* — Billets valables suivant la distance 3, 4, 10 ou 33 jours ; ces derniers donnent le droit de s'arrêter, à l'aller et au retour, à une gare au choix de l'itinéraire suivi et peuvent être prolongés d'une ou de deux périodes de 30 jours, moyennant supplément de 10 0/0 pour chaque période.

2° *Excursions sur les côtes de Normandie, en Bretagne et à l'île de Jersey.* — Billets circulaires valables un mois (non compris le jour du départ) et pouvant être prolongés d'un nouveau mois moyennant supplément de 10 0/0.

Dix itinéraires différents dont les prix varient entre 50 et 115 fr., en 1re classe et 40 et 100 fr., en 2e classe, permettent de visiter les points les plus intéressants de la Normandie, de la Bretagne et l'Ile de Jersey.

Pour plus de renseignements consulter le livret Guide-Illustré du réseau de l'Ouest vendu 0 fr. 50, dans les bibliothèques des gares de la Compagnie.

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents, Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco.

EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacien CHARLARD, 12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expedié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —

PLAQUES RADIO-BROM GUILLEMINOT ULTRA-RAPIDES

NOUVEAU BANDAGE
Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.
Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgiens. Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps, supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à la guérison. Méfiez-vous des contrefaçons et n'achetez pas de bandage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi du catalogue. MEYRIGNAC, fabricant, 229, Rue Saint-Honoré, Paris.

BANQUE AUTOMOBILE
47, Boulevard Haussmann, PARIS
TOUTES MARQUES D'AUTOMOBILES PAYABLES AU GRÉ DU CLIENT
DEMANDEZ FRANCO LE GUIDE AUTO

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~~ 24 fr.
Etranger ~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

15 Août 1908 — N° 517
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ~~ 2 fr.
La page ~~~~ 600 fr.
Encartage ~~~~ 750 fr.

LE TOUR DE FRANCE — LA JOIE D'UN PÈRE (1)

Lors des premières étapes du Tour de France, Passérieu eut la joie de devenir père. Le devoir avant tout : il attendit avec une impatience compréhensible le moment où il pourrait serrer dans ses bras son jeune rejeton. C'est au Parc des Princes qu'il fit sa connaissance, à la fin de la dernière étape. Mme Passérieu le lui présente au moment où Simons saisit cette touchante scène familiale. L'heureux père, arrivé cinquième dans Caen-Paris, se place troisième du classement général. Les victoires des 14 étapes se répartissent ainsi : Petit-Breton, cinq, Faber, quatre, Passérieu, trois, Dortignacq et Paulmier, une chacun.

(1) Voir pages 121, 122 et 123.

Ce numéro contient un supplément de quatre pages consacré à l'aéroplane Wrigth.

COMMENT MEURENT LES DIRIGEABLES

La catastrophe du *Pax*.

Le 12 mai 1902, Severo, qui faisait ses premiers essais de navigation aérienne, tombait de 400 mètres de hauteur dans l'avenue du Maine, à Paris, son dirigeable, le Pax, *ayant explosé. Son mécanicien et lui trouvèrent la mort.*

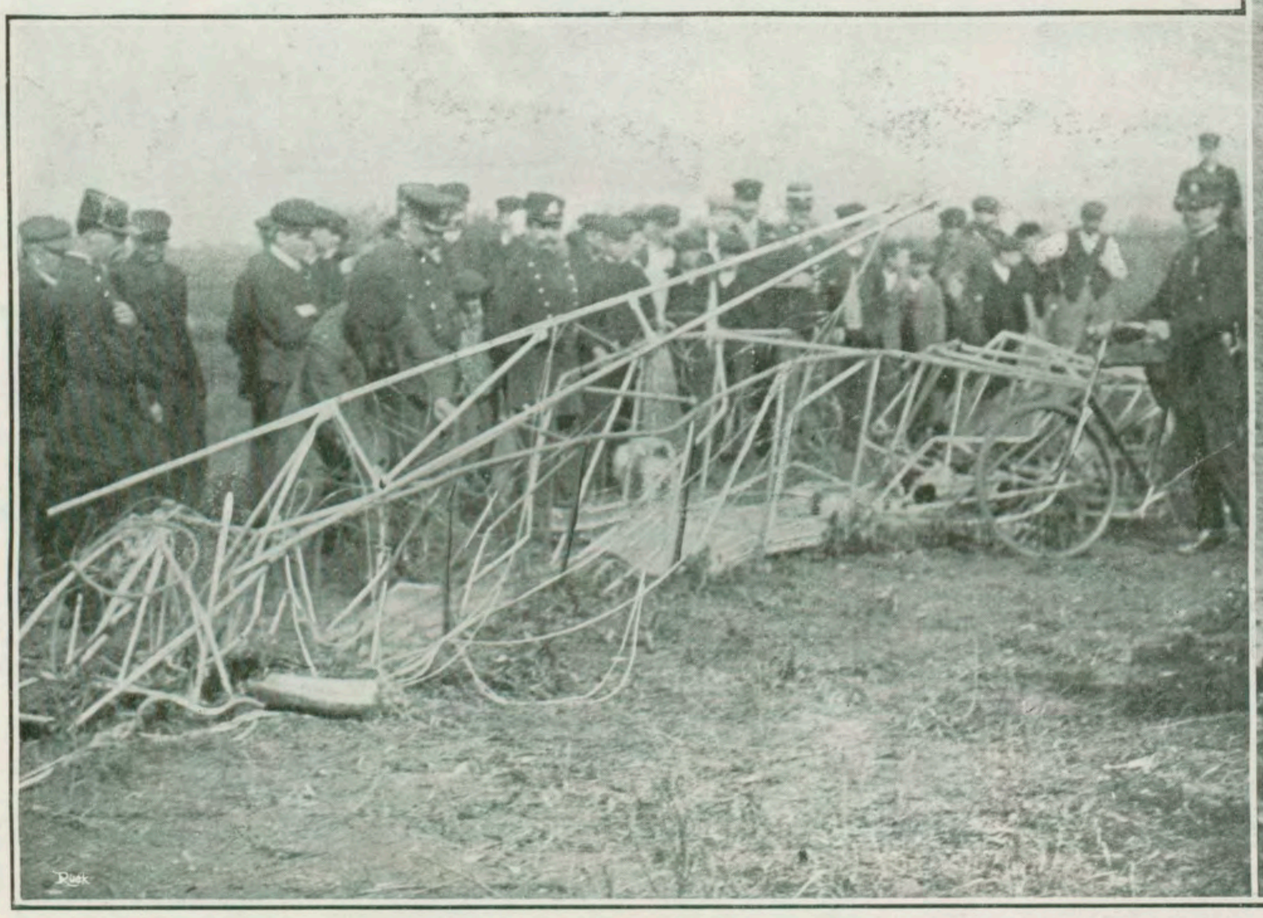
Le dirigeable allemand *Zeppelin*, après un raid magnifique, au cours duquel il couvrit 730 kilomètres, emporté par la rafale, fut détruit par un incendie

Le *Zeppelin* n'est plus!

Par une singulière ironie des choses, le ballon allemand a péri victime du même accident que le dirigeable militaire *Patrie*, dont la fuite donna lieu, de l'autre côté du Rhin, à une série de plaisanteries, qui eussent suffi pour démontrer que l'esprit de nos voisins est singulièrement plus lourd que l'air.

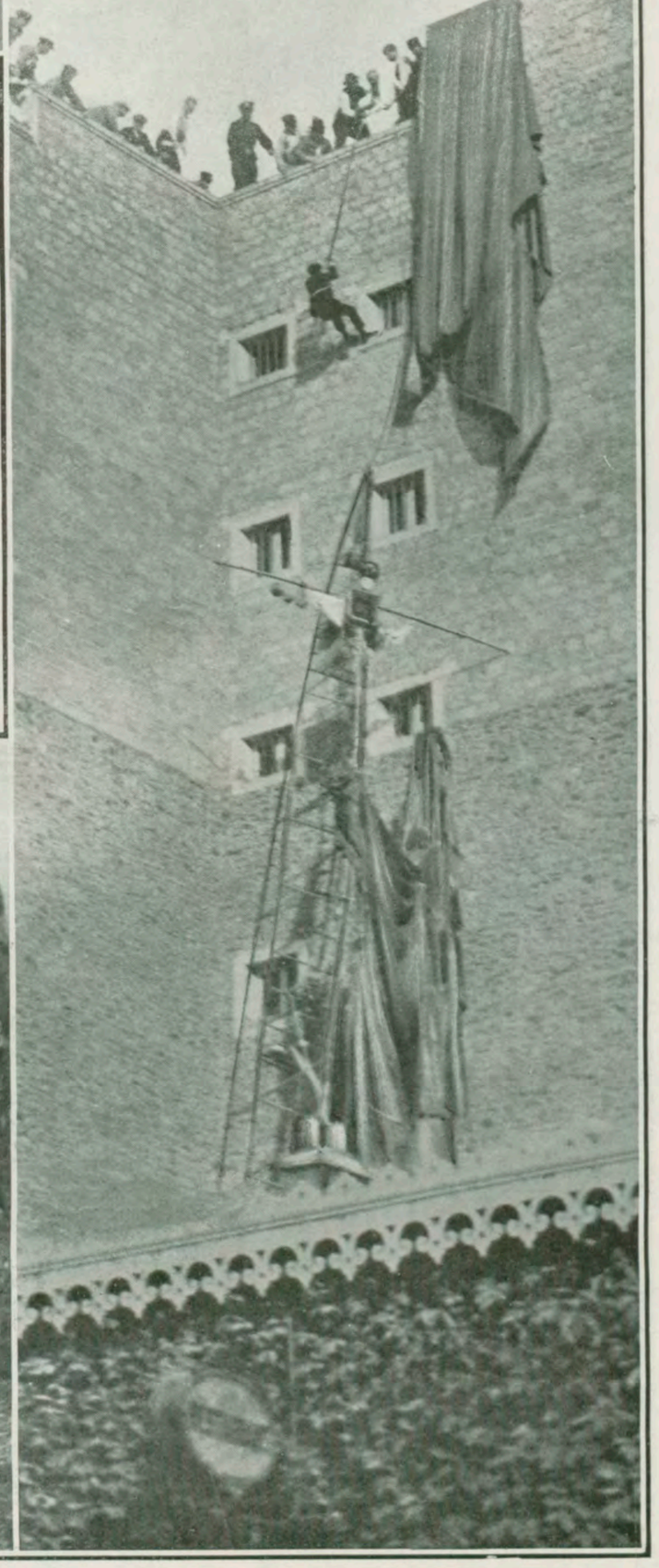
L'histoire du dirigeable, comme celle de toutes les grandes inventions, est ainsi marquée par une série de catastrophes, bornes tragiques sur la voie du progrès.

Le premier accident de dirigeable, si le nom n'est pas trop ambitieux pour le ballon muni de rames des frères Robert, remonte au 15 juillet 1784. Fait digne de remarque, ce fut le premier ballon allongé qui ait été construit. Il était muni d'un ballonnet compensateur. Monté par les inventeurs, leur beau-frère Collin Huber et le duc de Chartres, il s'éleva à 4 800 mètres. Comme le ballonnet ne fonctionnait pas et que l'enveloppe était tendue à éclater, le duc de Chartres la creva avec la hampe d'un drapeau. Le ballon tomba avec une rapidité effrayante, qui, fort heureusement, se ralentit en approchant de terre, et les quatre voyageurs en furent quittes pour des contusions.



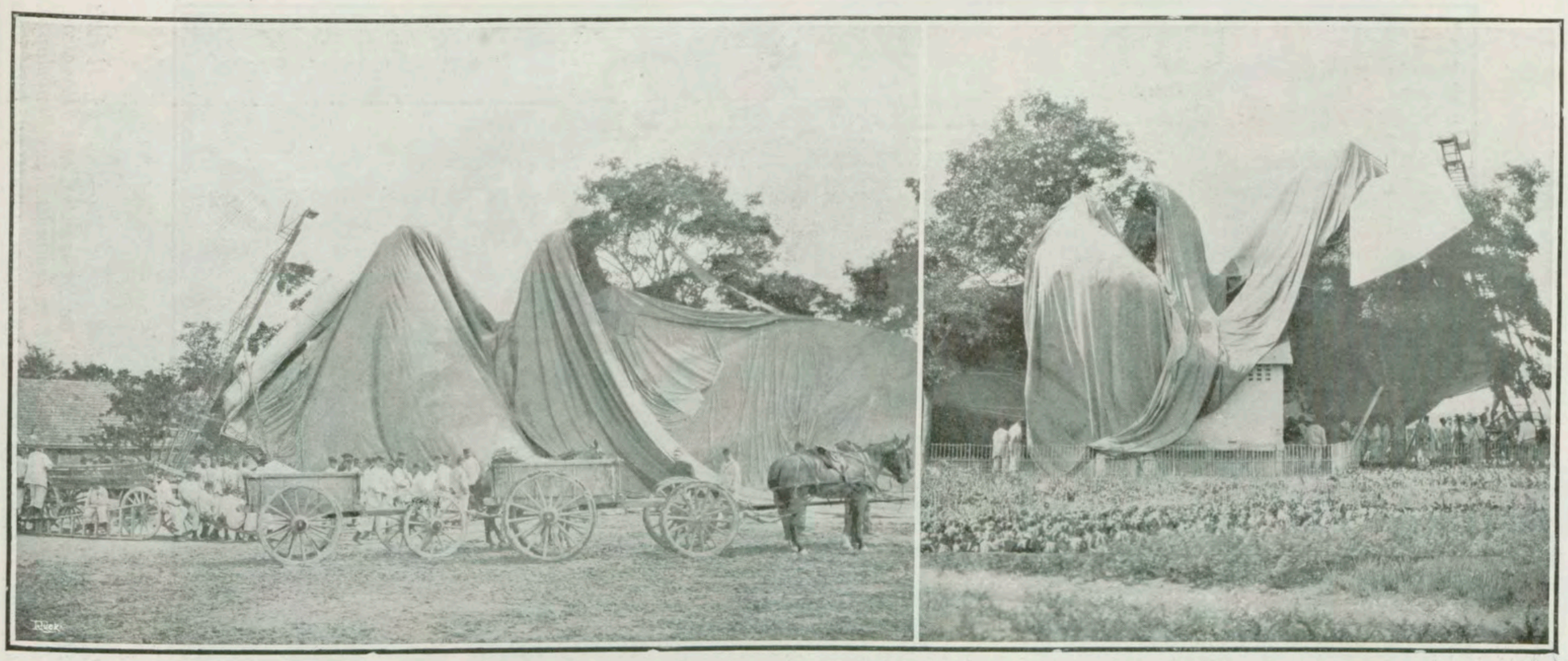
La catastrophe du *Bradsky*.

Le 13 octobre 1902, lors de sa première ascension, la nacelle se détachait de l'aéronat et tombait à quelques mètres de la route nationale de Gonesse, entraînant dans sa chute M. De Bradsky et son compagnon, Paul Morin.



Un accident de Santos-Dumont.

Au mois d'août 1901, Santos-Dumont, dans un essai pour le Prix Deutsch, fut projeté contre le mur des hôtels du Trocadéro. A l'aide de son guide-rope, l'aéronaute fut hissé sur le toit.



Un accident du *Lebaudy*.

Au mois de novembre 1903, le Lebaudy *était allé de Paris à Chalais-Meudon. En atterrissant, l'enveloppe éclata en donnant sur un bouquet d'arbres. Une chute de six mètres en résulta, sans que les pilotes Juchmès ni Rey fussent contusionnés.*

C'est l'Allemagne qui vit le premier accident mortel. Il remonte à 1897. Le Dr Wœlfert, avait eu, le premier, l'idée d'appliquer le moteur à pétrole à un aérostat. Il avait construit un ballon de forme allongée, le *Deutschland;* la nacelle en bambou, très rapprochée de l'enveloppe, portait un Daimler de huit chevaux, actionnant une hélice en aluminium : la première sortie se fit à Tempelhof, près de Berlin. Le ballon s'éleva à 1.000 mètres; soudain il prit feu, une violente détonation se fit entendre, et la nacelle vint s'abîmer à terre. Le Dr Wœlfert et son mécanicien, Robert Knabe, vinrent se briser sur un chantier de bois, auquel le ballon incendié mit le feu.

Les accidents de Santos-Dumont ne se comptent pas. Le gagnant du Prix Deutsch s'en tira toujours à son honneur et sans blessures. Le 20 septembre 1898, son premier ballon, faute de rigidité suffisante, se plia en deux à 400 mètres au-dessus du Jardin d'Acclimatation. Heureusement, plusieurs personnes saisirent le guide rope, et le tirèrent en courant contre le vent, ce qui diminua la violence de la chute.

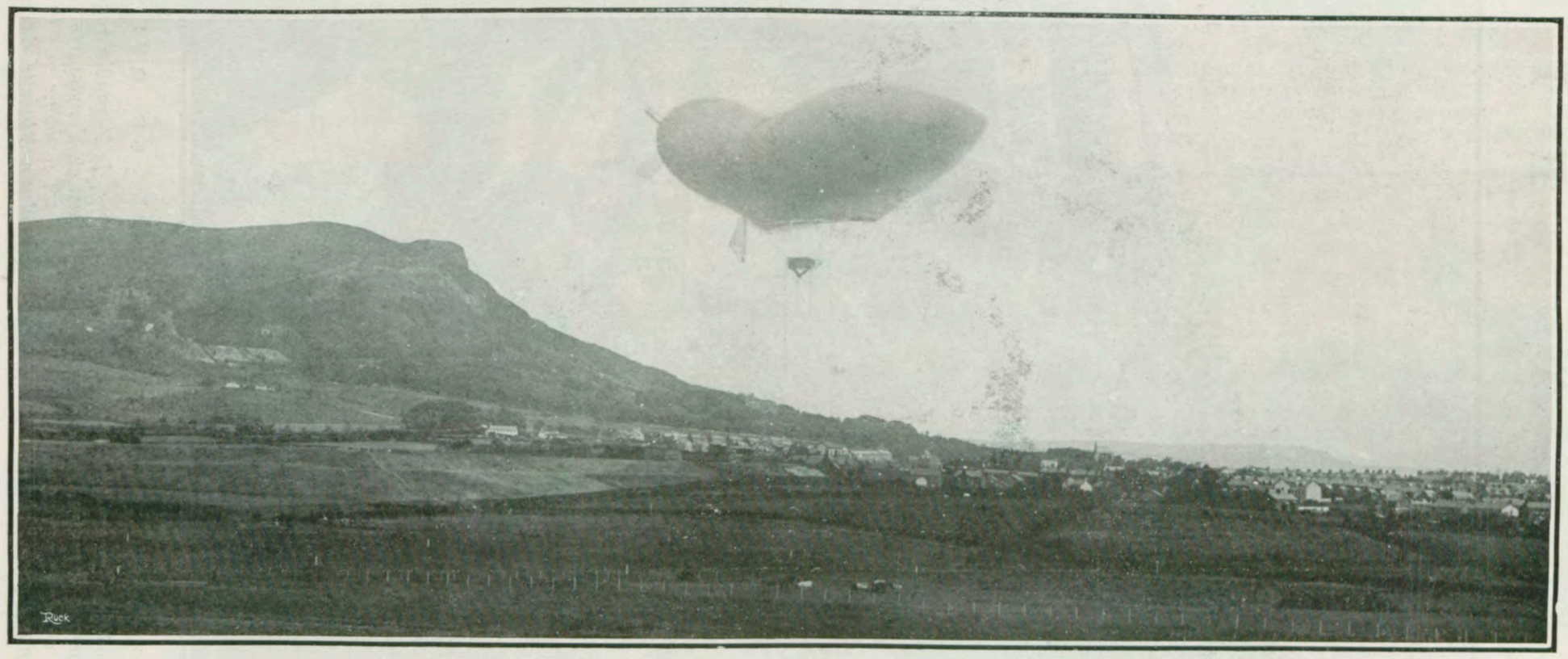
Le 12 juillet 1901, avec son numéro 5, comme il venait de doubler la Tour Eiffel, il descendait à Boulogne, un peu brusquement, dans les arbres du parc de M. Ed. de Rothschild.

Le 8 août, dans une nouvelle tentative, son moteur s'arrêtait brusquement, et le ballon, désemparé, dégringolait sur les toits des grands hôtels du Trocadéro, square Alboni. Raccroché dans sa nacelle, l'aéronaute réussissait à gagner le toit au moyen de son guide-rope.

Le 14 février 1902, avec le numéro 6, le glorieux vainqueur du Prix Deutsch, il faisait une ascension dans la baie de Monaco.

L'accident du *Nulli Secundus*.

Le dirigeable anglais, le Nulli Secundus, *fit explosion sans donner des preuves convaincantes de sa valeur.*



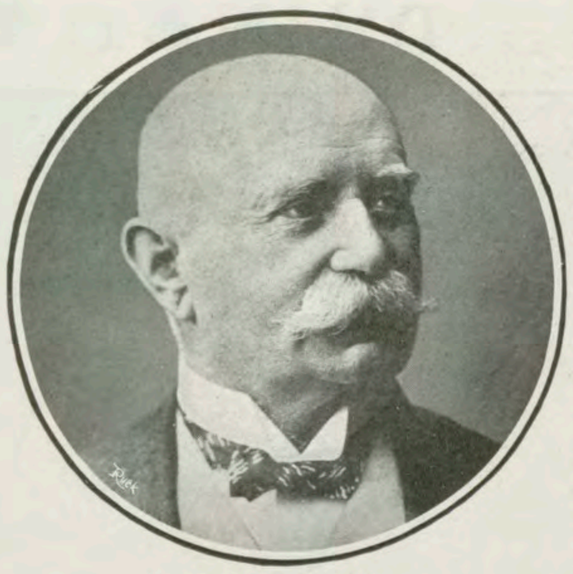
L'évasion du *Patrie*.

Au mois de décembre 1907, une rafale emportait le dirigeable Patrie, *qui était amarré près de Verdun. Après avoir erré au-dessus de l'Angleterre et de l'Irlande, il fut aperçu une dernière fois au-dessus des Belfast-Grounds.*

LA FIN DU *ZEPPELIN*

CE QUI RESTAIT DE L AÉRONAT APRÈS L'ACCIDENT

Après son magnifique raid de 700 kilomètres, le Zeppelin *regagnait son hangar de Friedrichshafen, quand une avarie du moteur le força à atterrir près d'Echterdingen (Wurtemberg). Il était 8 heures du matin. A 2 heures, le vent s'élevait et, s'engouffrant sous le dirigeable, l'arrachait à ses amarres. La pointe se penchait vers le sol, une flamme jaillissait, accompagnée d'une détonation, et, en deux secondes, tout était détruit. Il est probable que la carcasse s'étant faussée dans le choc, un des dix-sept ballonnets gonflés d'hydrogène creva. Le gaz se répandit dans l'enveloppe, formant avec l'air un mélange détonant qu'une étincelle du moteur enflamma. Ainsi le* Zeppelin *périt victime de sa construction même, car, à l'air libre, l'hydrogène aurait pu fuir sans danger à l'extérieur.*



Le comte Zeppelin.

Le général comte Zeppelin est âgé de 70 ans. Il va se mettre à l'ouvrage pour la construction d'un nouvel aéronat.

Dans une embardée longitudinale, les fils d'acier qui soutenaient, à l'arrière, la poutre armée, se détendaient, s'engageaient dans l'hélice, le ballon s'inclinait, se dégonflait et bientôt s'abattait dans la mer, où le canot du prince de Monaco recueillait bientôt l'intrépide Santos, trempé, mais impassible.

Deux accidents qui suivirent se terminèrent d'une façon plus tragique.

Le 12 mai 1902, un nouveau ballon dirigeable apparaissait au-dessus de Paris. C'était le *Pax*, monté par son propriétaire, M. Auguste Severo, député au Parlement brésilien, et son mécanicien Sachet. Long de 30 mètres, il comportait deux hélices, placées l'une à l'avant et l'autre à l'arrière, dans le prolongement de l'axe du ballon. Elles étaient mues par deux moteurs de 16 et 24 chevaux, placés à moins de 2 m. 50 du ballon. Celui-ci était à peine parti de son hangar de l'impasse des Favorites, qu'il s'élevait à 500 mètres. Le gaz, dilaté par le soleil, fusait par la soupape inférieure et s'enflammait. Une formidable détonation se faisait entendre, une gerbe de flammes s'élevait vers le ciel, et en quelques secondes, la carcasse rigide et la nacelle venaient s'abîmer sur l'avenue du Maine, au carrefour de la rue de la Gaité. Les deux infortunés aéronautes étaient littéralement écrasés et horriblement brûlés.

Le retentissement de ce terrible drame était à peine calmé qu'une nouvelle catastrophe se produisait, dans laquelle deux hommes trouvaient également la mort.

La première ascension du *Bradsky* se fit le 31 octobre 1902. Rien ne faisait prévoir qu'elle dût avoir une issue aussi fatale. Parti de Vaugirard, l'aéronat avait traversé Paris, passant au-dessus de la place de la Concorde, du Sacré-Cœur, se dirigeait vers Saint-Denis. Il commençait sa descente près de Gonesse, quand, dans un changement de direction, certaines soupentes en cordes de piano qui rattachaient la nacelle au ballon se défilèrent, les autres, trop chargées, se rompirent, et la nacelle se détachant du ballon, s'abîmait à terre, brisant les deux aéronautes, Otto von Bradsky et Paul Morin, dans sa chute.

Moins tragiques, furent les divers accidents dont fut victime le *Lebaudy*, le premier dirigeable construit sur les ordres de MM. Lebaudy frères, par M. Surcouf. C'est d'abord son premier atterrissage, au parc de Chalais, où, accroché dans les branches, il se dégonflait, et tombait d'une hauteur de 6 mètres, avec son pilote Juchmès. Puis, c'est son escapade de Moisson, où, cassant ses câbles, il s'échappait et ne pouvait être rejoint que près de Bernay, à 70 kilomètres du point de départ.

Enfin, dans son voyage par escales vers Toul, le *Lebaudy* était arrêté à Châlons, où l'orage s'élevait, et le ballon échappait aux mains des soldat qui le retenaient, s'envolait et venait s'échouer, éventré, sur les arbres voisins.

La perte du *Patrie* est encore dans toutes les mémoires. C'est le 29 novembre dernier, que, arrêté à Sohesmes, près de Verdun, par un accident de moteur, notre bel auto-ballon disparut, en pleine nuit, enlevé par la tempête. Après avoir erré pendant vingt heures au-dessus de la France, de l'Angleterre et de l'Irlande, il disparaissait au-dessus de la mer du Nord.

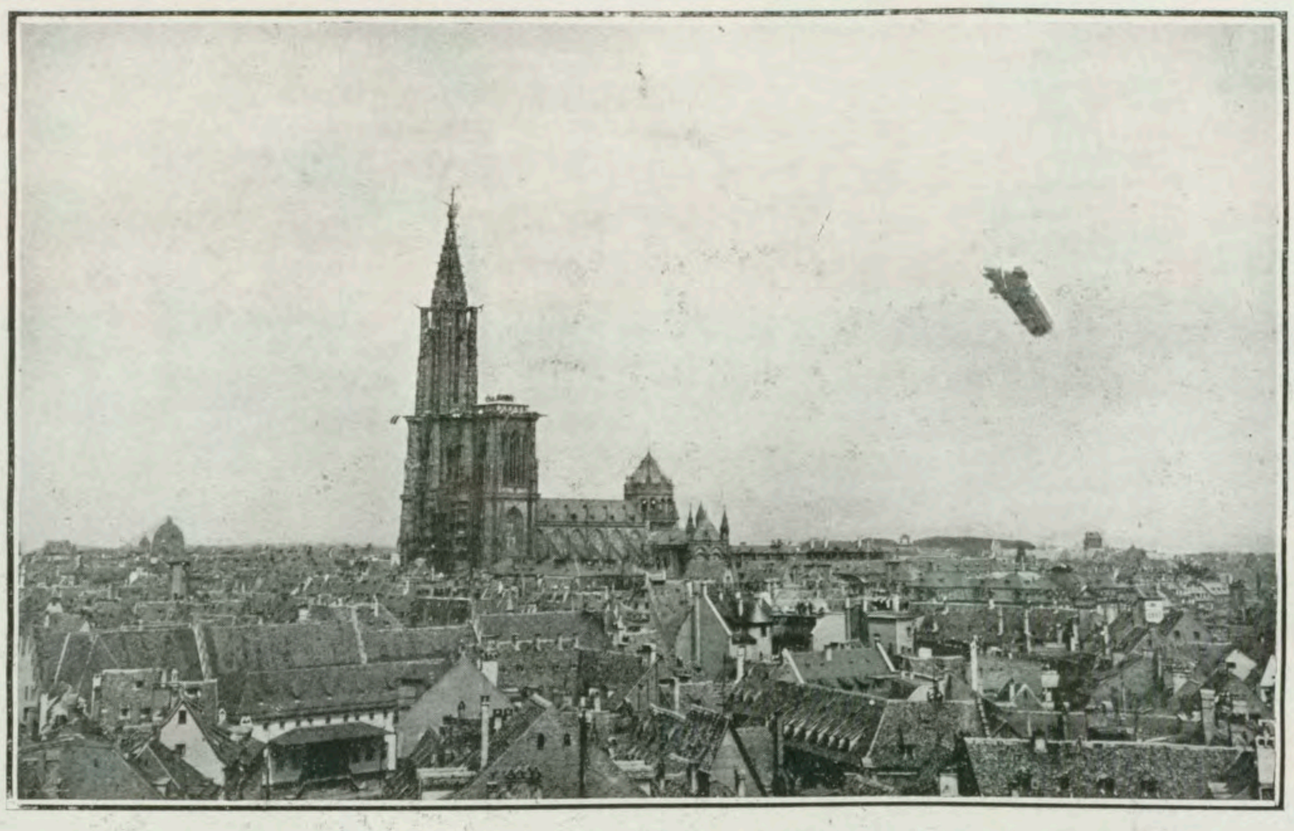
Malgré son titre ambitieux, le ballon militaire anglais *Nulli Secundus* ne fut pas plus heureux, et c'est après une piteuse exhibition au-dessus de Londres qu'il vint s'échouer au Crystal Palace, où le vent eut rapidement raison de lui.

La dernière aventure, enfin, est d'hier. C'est en effet le 5 août que le *Zeppelin* fut détruit, victime du même accident que le *Lebaudy*. Après un raid magnifique, dans lequel il battit tous les records de distance et de durée, le gigantesque aéronat du comte Zeppelin s'était échoué sur un plateau de la Franconie Souabe, près d'Echterdingen, à la suite d'une avarie de moteur. Le vent s'engouffra sous le dirigeable, qui échappa aux mains des soldats et fut traîné pendant 50 mètres. Il se heurta contre un arbre; une explosion formidable retentit, et quelques secondes après, il ne restait que quelques tiges d'aluminium noircies et tordues. Le *Zeppelin IV* avait vécu.

F-A. Wheel.

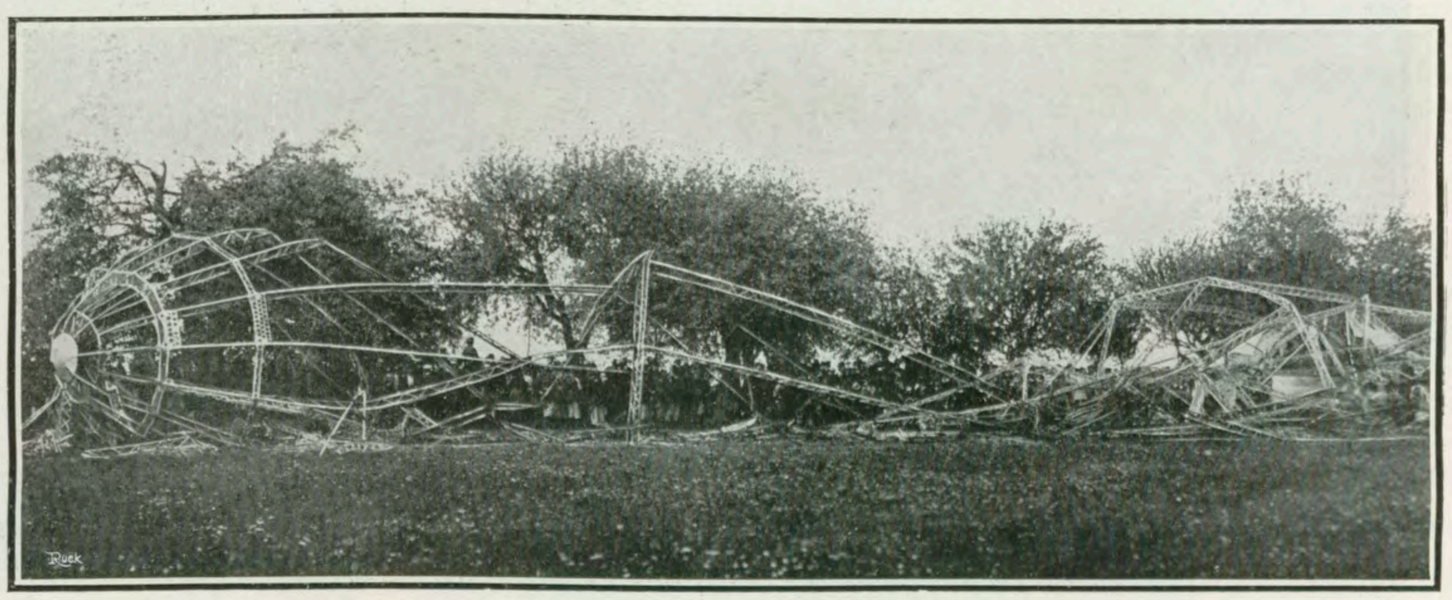
Le *Zeppelin* au départ, au-dessus du lac de Constance.

Le 4 août le Zeppelin *quittait le lac de Constance pour le voyage qui devait si malheureusement se terminer.*



Devant la cathédrale de Strasbourg.

Dans ce voyage, après avoir passé au-dessus de Strasbourg, le ballon atterrissait près de Mayence, d'où il repartait le soir.

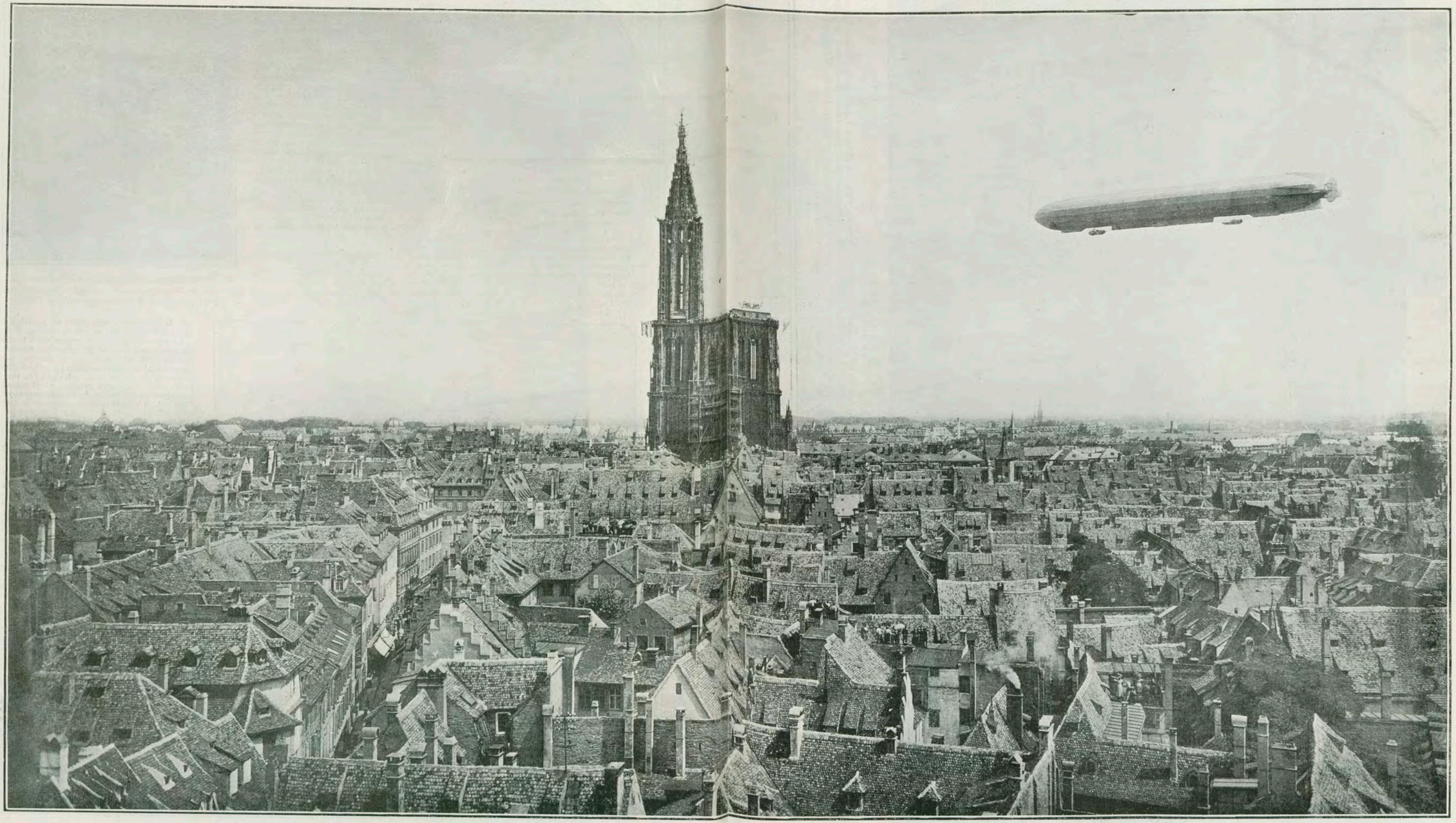


Les débris de la carcasse après l'accident.

C'est au retour, qu'arrêté près de Stuttgard par un accident de moteur, le Zeppelin *fut détruit par l'incendie. Il n'en reste que la partie métallique, brisée sur le sol.*

La Vie au Grand Air

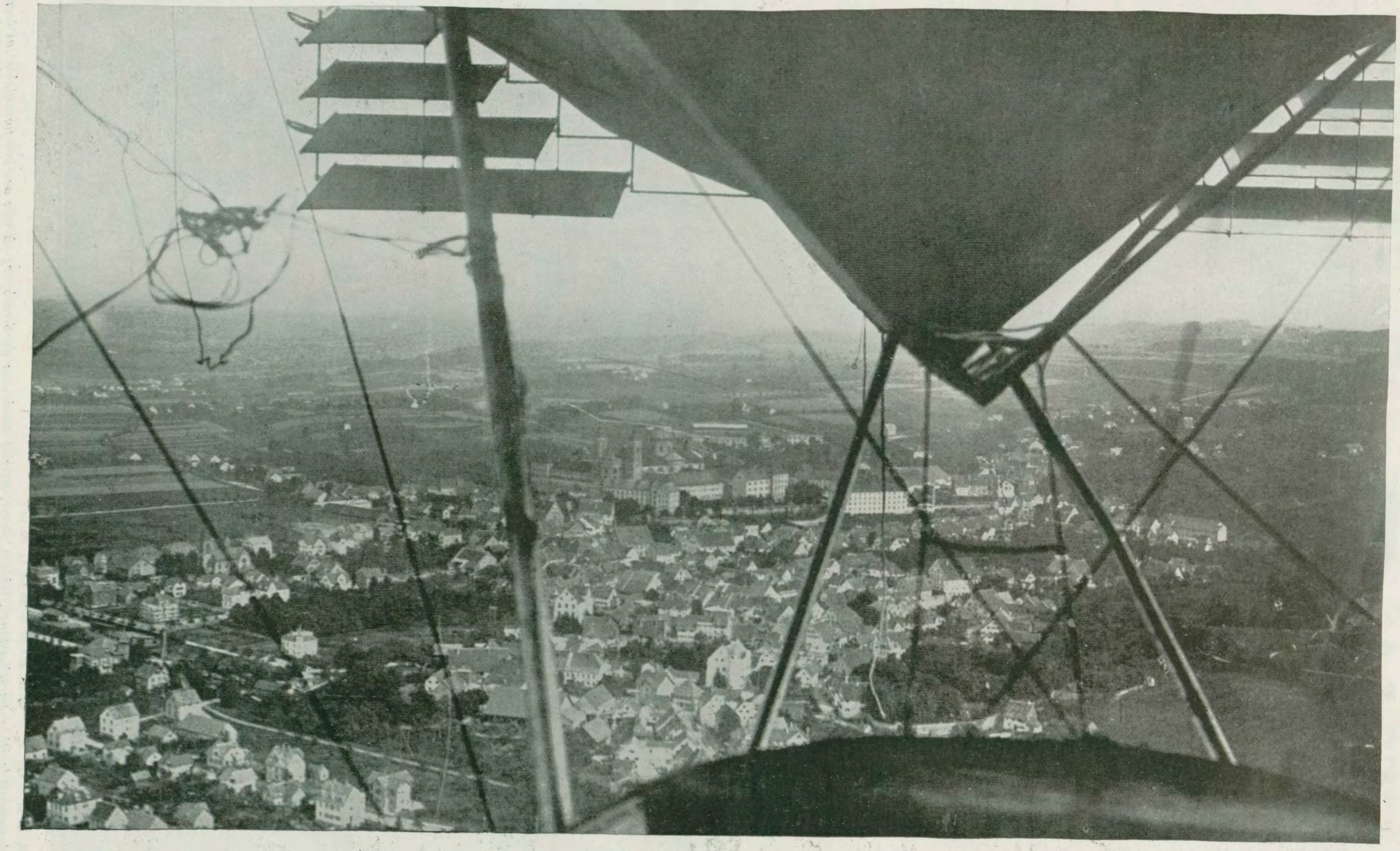
UN TRIOMPHE SUIVI D'UNE CATASTROPHE ø LA FIN DU *ZEPPELIN*



LE *ZEPPELIN* PASSANT A COTÉ DE LA CATHÉDRALE DE STRASBOURG

Le Zeppelin, qui vient d'être détruit par un incendie, dans le champ d'Echterdingen, était constitué par une immense carcasse d'aluminium, longue de 136 mètres, renfermée dans une enveloppe et contenant 17 ballons indépendants gonflés à l'hydrogène. Il comportait deux nacelles ayant chacune un moteur de 125 chevaux, actionnant chacun une paire d'hélices. Il cubait 13.000 mètres. Le 4 août, il quittait Friedrichshafen à 4 h. 45 du matin, en vue d'un record de vingt-quatre heures. Il descendait le Rhin, par Constance, Bâle, Colmar, passait au-dessus de Strasbourg où une ovation formidable lui était faite du haut de la cathédrale, traversait Spire, Worms, Manheim. Arrêté par une panne d'hélice à Oppenheim, il en repartait à 10 h. 45 du soir, virait de bord à Mayence, remontait le Rhin jusqu'à Spire et, se dirigeant vers l'Est, passait à Stuttgard et s'arrêtait à Echterdingen, à la suite d'une avarie de moteur.

LA FIN DU *ZEPPELIN*



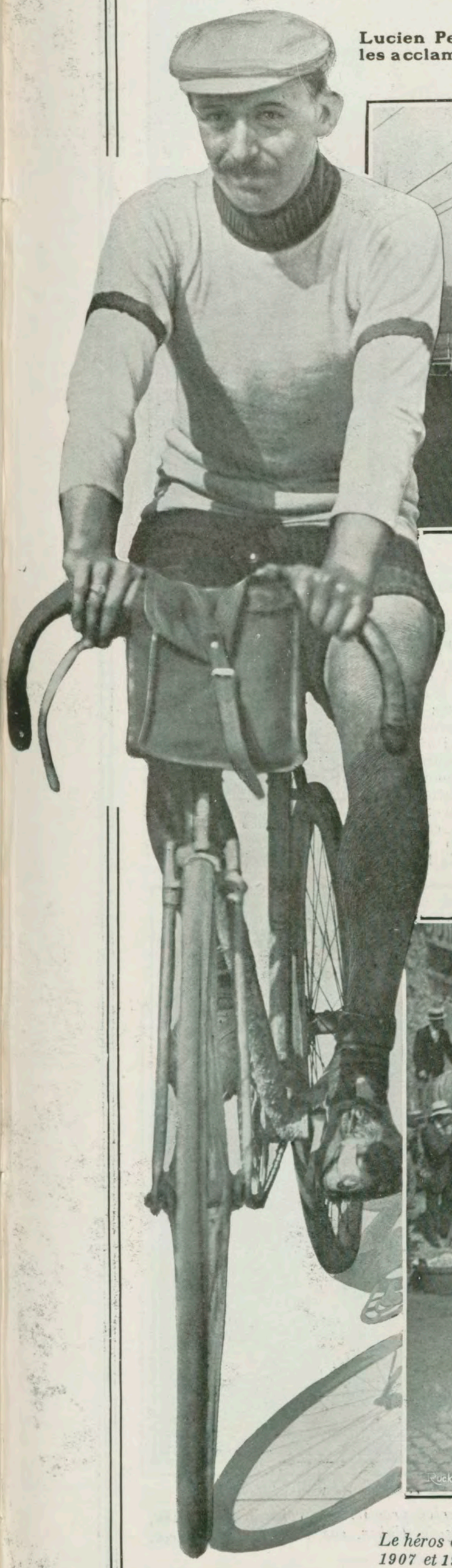
CE QUE L'ON VOYAIT DE LA NACELLE

L'aéronat Zeppelin *portait, accrochées à son immense carcasse, deux nacelles pouvant contenir chacune six personnes et reliées par le téléphone. Dans son dernier voyage, outre le comte Zeppelin, se trouvaient à bord son neveu, Frédéric Zeppelin, le baron Bassup, délégué impérial, les ingénieurs Durr et Stahl, deux capitaines et cinq monteurs. Deux de ces derniers, Schwarz et Laberda, sont morts dans l'accident. La perte du* Zeppelin *fut, en Allemagne, un deuil national. Aussitôt une souscription s'ouvrit qui, en quelques jours, réunit plus d'un million et demi. Malgré ses 70 ans, le comte Zeppelin va se remettre à l'ouvrage et bientôt le* Zeppelin V *voguera, nous assure-t-il, au-dessus du lac de Constance.*

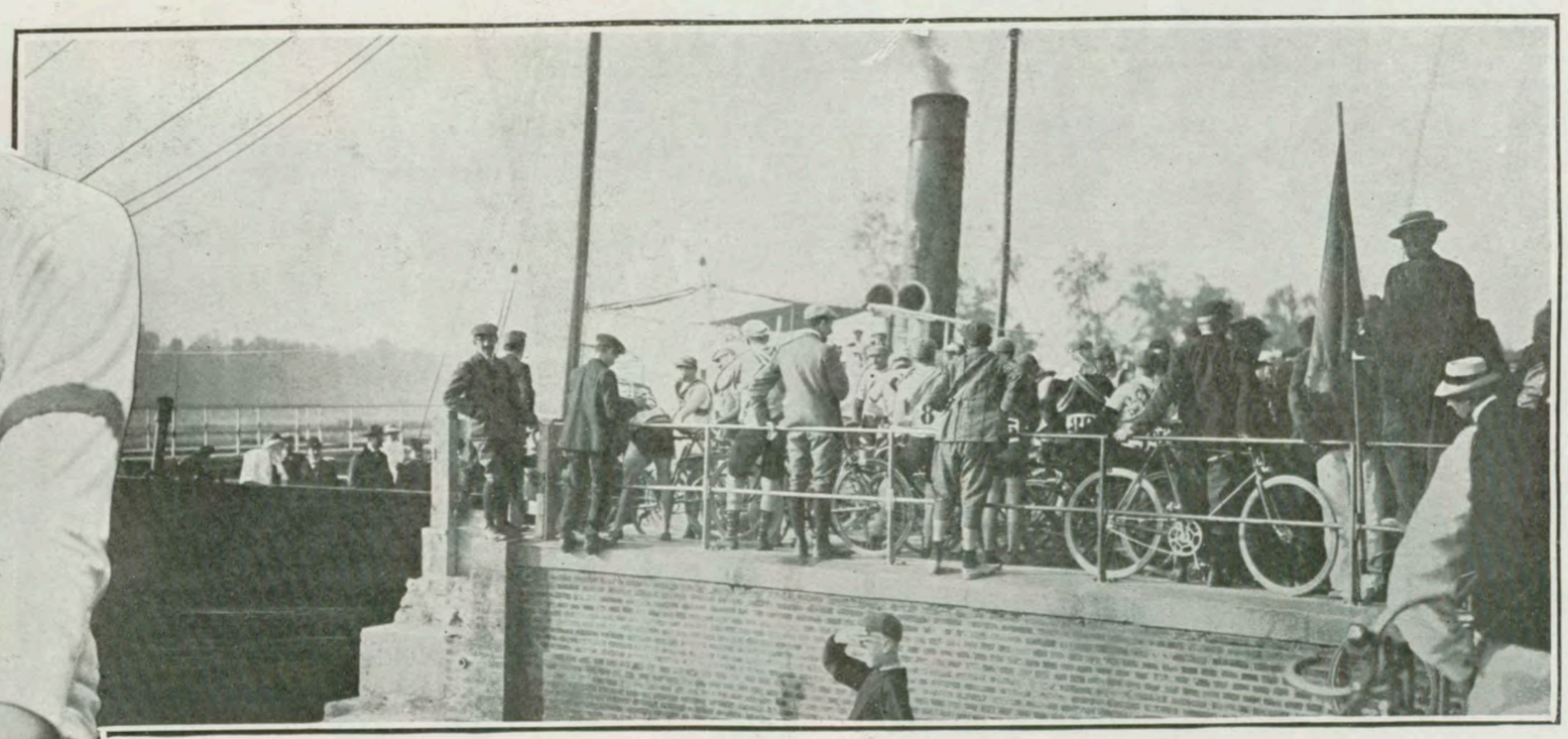
MON CARNET DE ROUTE [1]

Par LUCIEN PETIT-BRETON, vainqueur des Tours de France de 1907 et de 1908.

Lucien Petit-Breton a terminé sa marche triomphale à travers la France ☙ Partout, il a recueilli les acclamations que légitimaient sa valeur, son énergie et sa merveilleuse intelligence de la course ☙



Petit-Breton.
Le héros des Tours de France de 1907 et 1908. (Bicyc. Peugeot.)

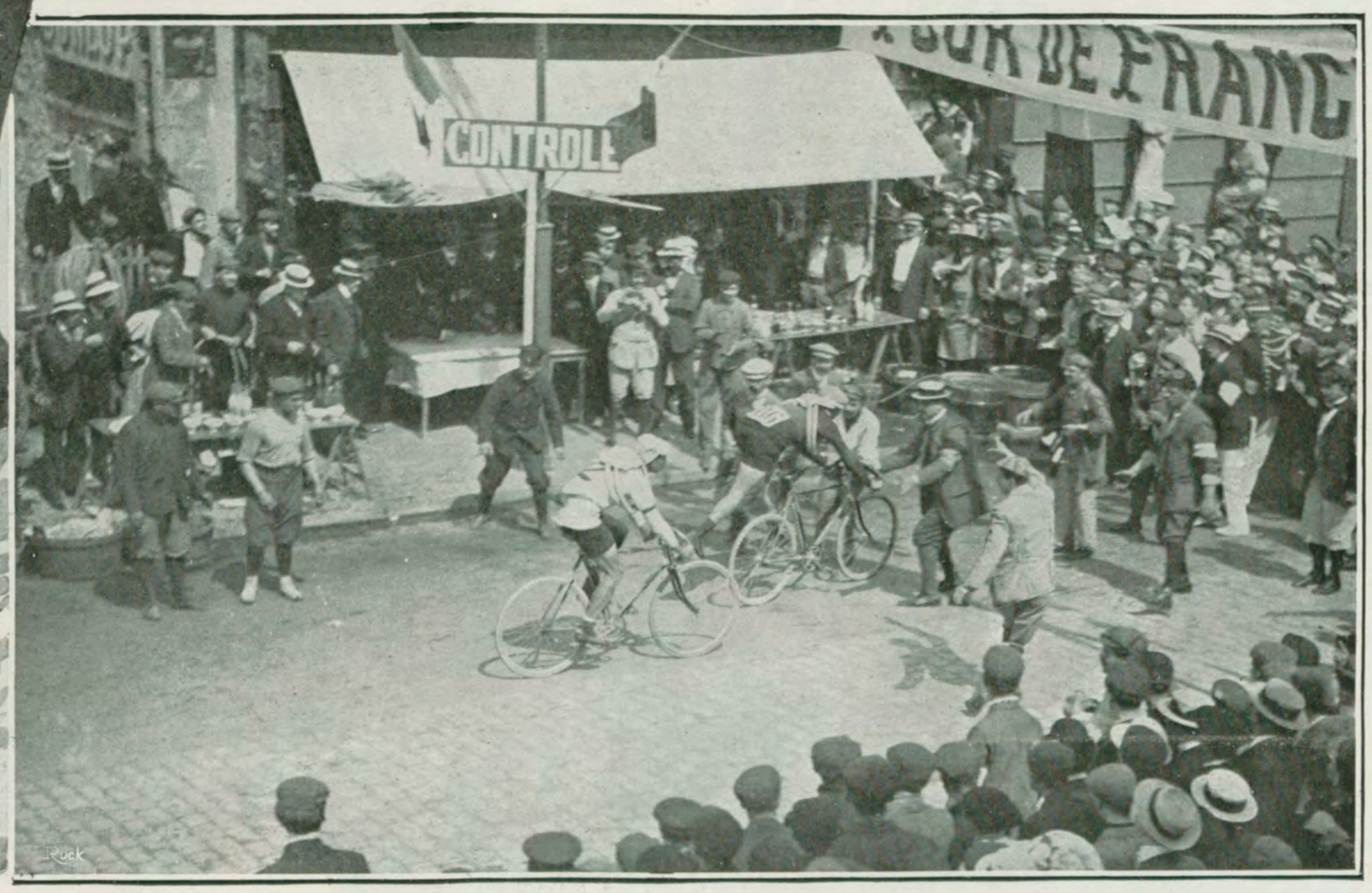


L'incident du pont de Bénouville.
Le pont de Bénouville étant ouvert, pour laisser passer le bateau de Caen au Havre, les coureurs ont subi un retard de plus d'un quart-d'heure.

ENFIN... je suis vainqueur du Tour de France de 1908, et j'ai le véritable bonheur de renouveler mon succès de 1907. J'étais bien préparé pour cette dure épreuve, mais un incident de course est si vite arrivé que j'ai douté de ma victoire tant que je n'ai pas eu franchi la ligne finale. Et avec quelle joie je l'ai passée, avec deux longueurs d'avance sur ce merveilleux François Faber, qui est la véritable révélation de la course! J'ai pu l'admirer de près, pendant ces vingt-huit jours ; il m'a bien des fois mis à l'ouvrage, et ce n'est que dans la dernière étape que j'ai pu le battre définitivement, quant au nombre des victoires. Nous en comptions quatre chacun ; dans Caen-Paris j'ai eu la joie d'en mettre une cinquième à mon actif.

Et pourtant, au cours d'une des dernières étapes, j'ai eu bien peur et j'ai cru que ce carnet de route se terminerait en carnet de déroute. Un imbécile — puisqu'il faut l'appeler par son nom — baissant la tête pour avoir l'air d'un coureur, s'amusait à nous suivre et cherchait à nous passer, histoire de s'en glorifier vis-à-vis des indigènes de son village. Ce jeu ne m'a jamais beaucoup amusé, car, sur route plus que dans la vie privée, rien n'est aussi dangereux que la compagnie de cette sorte d'individus.

Tout à coup, étant plus apte à conduire un tombereau qu'une bicyclette, ce charmant jeune homme fait une embardée et entre dans ma roue d'avant. Je tombe sur la tête, et, grâce à une chance inouïe, je n'ai que quelques écorchures : ce que c'est que



Le contrôle de Pont-Audemer.
François Faber et Petit-Breton, les deux vainqueurs du Tour de France, signent les premiers au contrôle de Pont-Audemer. (Bicyclettes Peugeot.)

(1) Voir les nos 514, 515 et 516.

A 10 kilomètres de Rouen.

Le peloton de tête se compose de Petit-Breton, Faber, Garrigou, Cornet, Dubac, Chauvet, Forestier, Gerbi et Beaugendre.

François Faber.

Faber, second du Tour de France (Bicyc. Peugeot.)

d'avoir le crâne durci par les intempéries du Tour de France! Heureusement, dans ces cas-là, on n'a pas de revolver sur soi, sans quoi je vous garantis qu'on éprouverait une réelle volupté à devenir assassin. Songez donc que j'étais dans le peloton de tête et que, par la faute d'un inconscient, je me vois relégué loin derrière mes camarades; que j'ai des blessures, bénignes, il est vrai, mais qui auraient pu me mettre hors de course; que ma machine, enfin, a besoin, de ce fait, de quelques réparations qui vont me faire perdre encore quelques minutes. Et voilà comment on peut voir échapper la victoire, au moment où on garde les plus

Le challenge de la *Vie au Grand Air.*

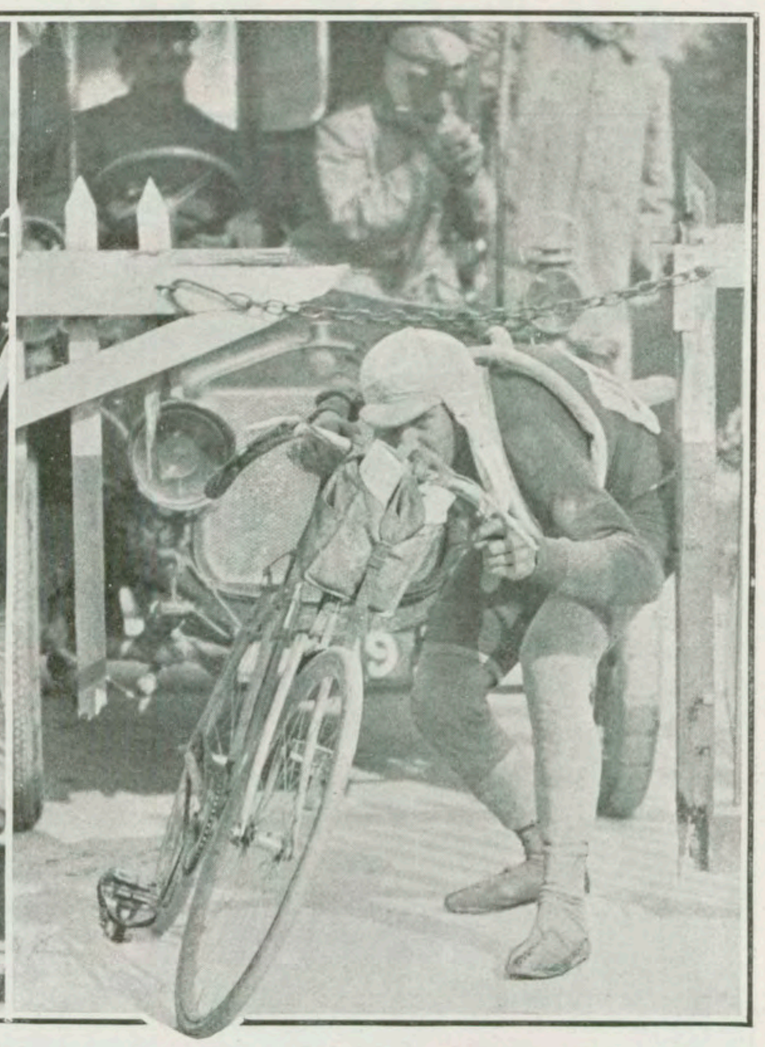
Gagné par la maison Peugeot.

Le contrôle de Rouen.

Petit-Breton arrive premier au contrôle de Rouen, suivi de François Faber, sur bicyclettes Peugeot.

Garrigou à la côte de Vaudreuil.
Le quatrième du Tour de France monte à pied la fameuse côte de Vaudreuil, avant Gaillon. (Bicyclette Peugeot.)

La cote de Picardie.
Paulmier, Duboc et Forestier, 6e, 7e et 8e de la dernière étape, arrivent au sommet de la côte.



Cateau à Pont-L'Evêque.
Le vétéran du Tour de France, qui courait cette épreuve pour la sixième fois, se faufile au passage à niveau.

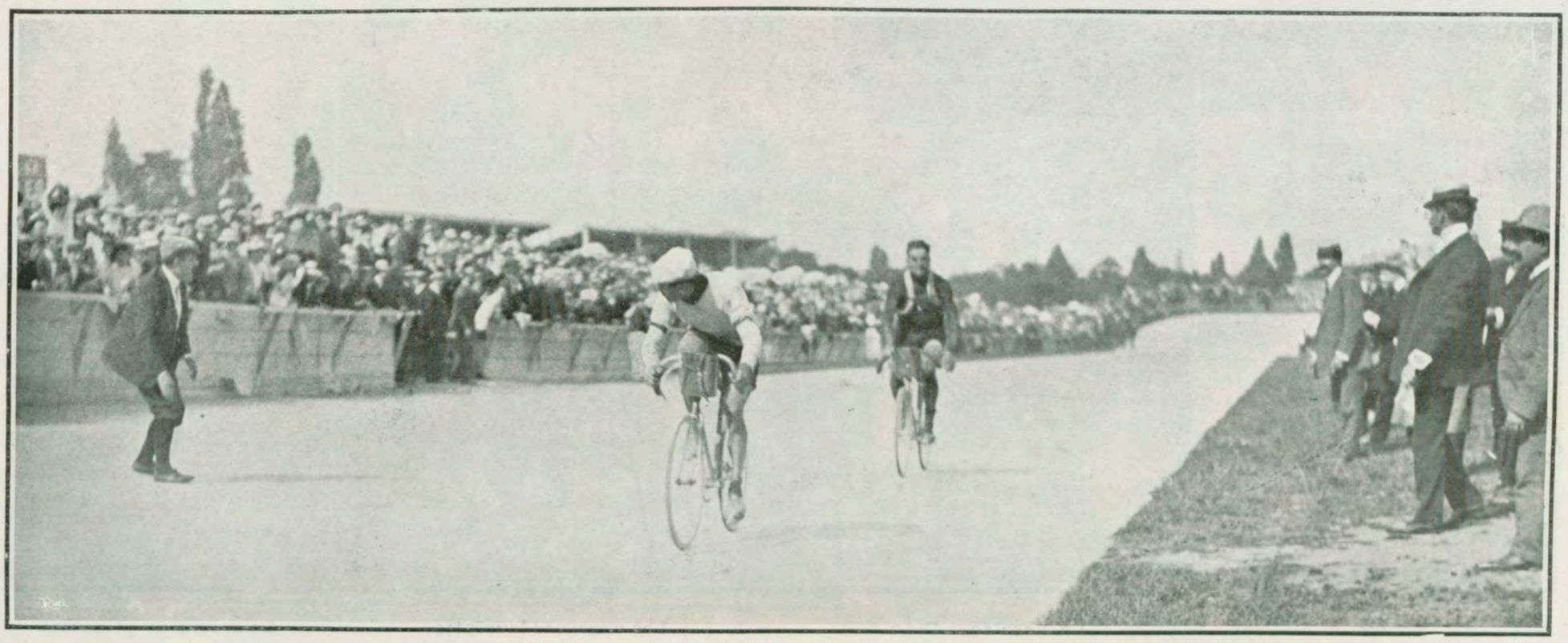
La côte de Vaudreuil.
Petit-Breton arrive au sommet de la terrible côte de Vaudreuil.

beaux espoirs. Je m'en voudrais de ne pas rendre hommage ici à la maison Peugeot, grâce à qui j'ai pu mener à bien cette course. L'honneur de ma victoire revient en grande partie à cette merveilleuse marque. Et c'est toujours un homme de chez Peugeot qui a triomphé dans les diverses étapes. Les quatorze sont revenues à la fameuse firme. Pas une seule ne lui a échappé. J'ajouterai que, cette année, toutes les machines étaient poinçonnées, que, par conséquent, ce sont les mêmes qui ont fourni tout le parcours. Aucune n'a été changée. Et quand on pense qu'elles ont eu à faire près de 5.000 kilomètres par tous les temps, à travers les pays les plus accidentés, on ne peut qu'admirer leur fabrication. Toutes les places d'honneur du classement général ont été remportées par des hommes qui montaient des Peugeot. Cela vous prouve l'excellence des petites merveilles construites dans les ateliers de Valentigney.

Je vous ai déjà parlé de mon régime, de la façon dont je concevais les courses sur route. Ce qui faisait ma supériorité, c'est que je ne laissais jamais rien au hasard. J'avais toujours sur moi toutes les pièces de rechange, tous les outils, tous les objets dont je pouvais avoir besoin.

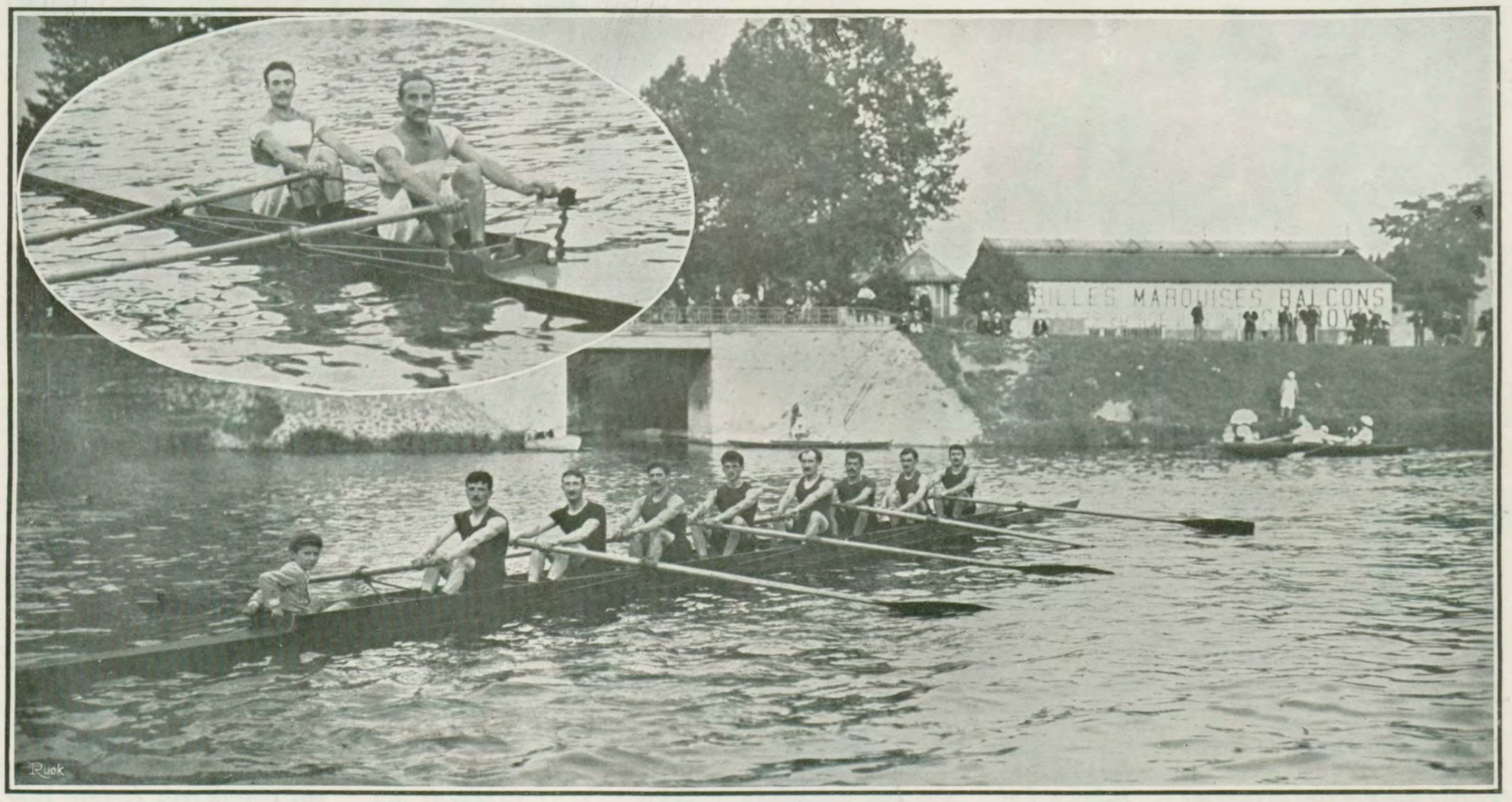
Et, avant de vous quitter, merci, chers lecteurs de la *Vie au Grand Air*, pour les marques de sympathie que vous avez bien voulu me donner au cours de cette épreuve, pour les lettres d'encouragements et de félicitations que vous avez eu l'amabilité de m'adresser.

LUCIEN PETIT-BRETON.



L'ultime effort.
Dans les derniers cent mètres, Petit-Breton, retrouvant ses jambes de sprinter, prend deux longueurs à Faber. Les deux vainqueurs montaient des Peugeot. Il est à remarquer que toutes les étapes ont été gagnées par des machines de cette marque et que cette année les bicyclettes étaient toutes poinçonnées, ce qui prouve la merveilleuse fabrication de la maison Peugeot.

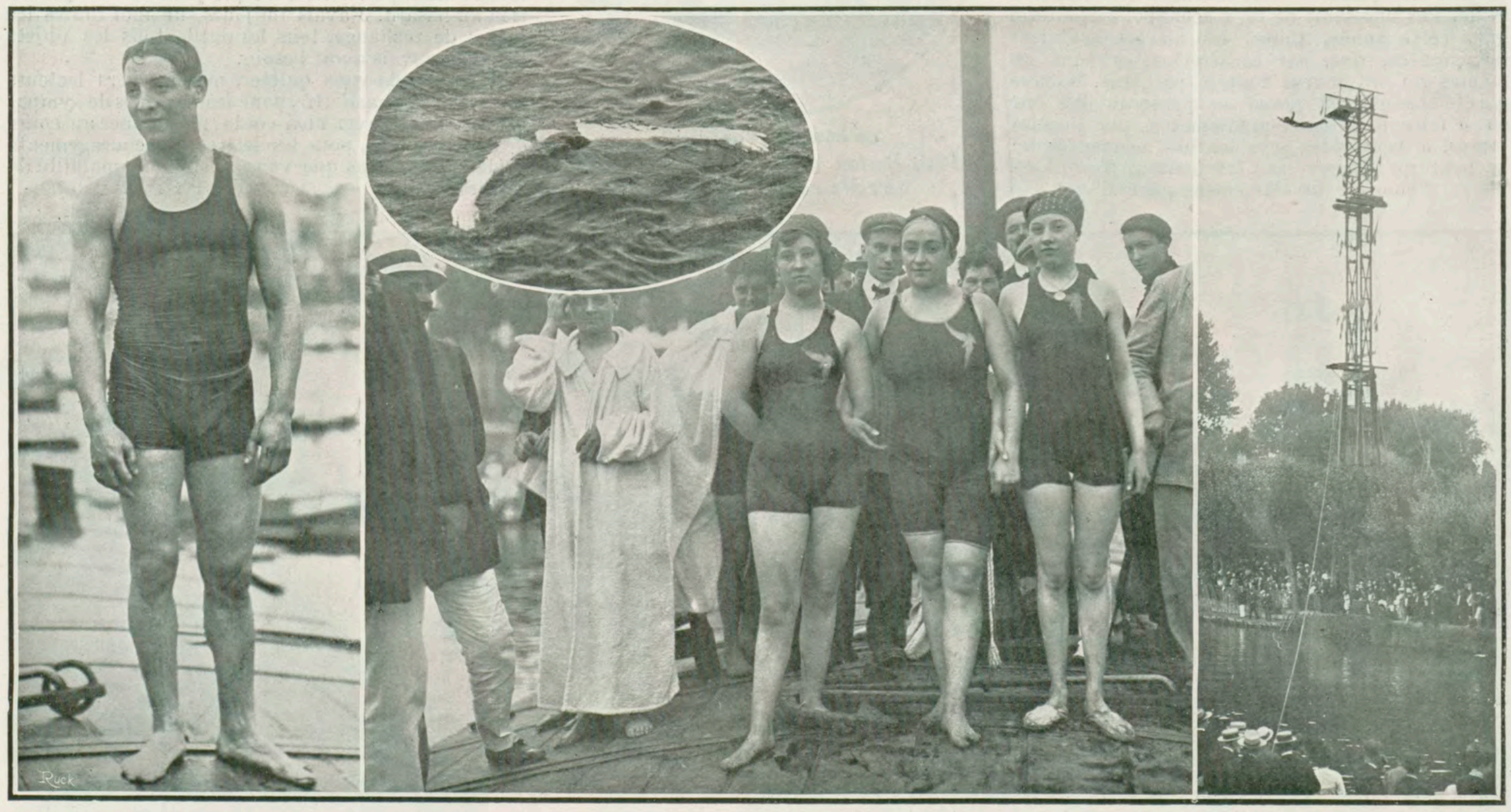
LES GRANDS PRIX DE LA MARNE



L'équipe gagnante en double-scull.
C'est à la Société Nautique de la Marne (Rochésani et Salmon) qu'est revenue la course en double-scull.

L'équipe victorieuse du huit rameurs en pointe.
Le Cercle Nautique de France a réussi à remporter la course réservée aux huit rameurs en pointe, battant la Société Nautique de la Marne.

LES CHAMPIONNATS DE NATATION



Bonnet.
Bonnet, vainqueur du Critérium des 500 mètres, en 8 m. 38 s., devant Estrade et Chrétien.

La nage sous l'eau.
Henri Six, vainqueur, nage 30 mètres sous l'eau et se classe premier, battant l'Anglais Thyes.

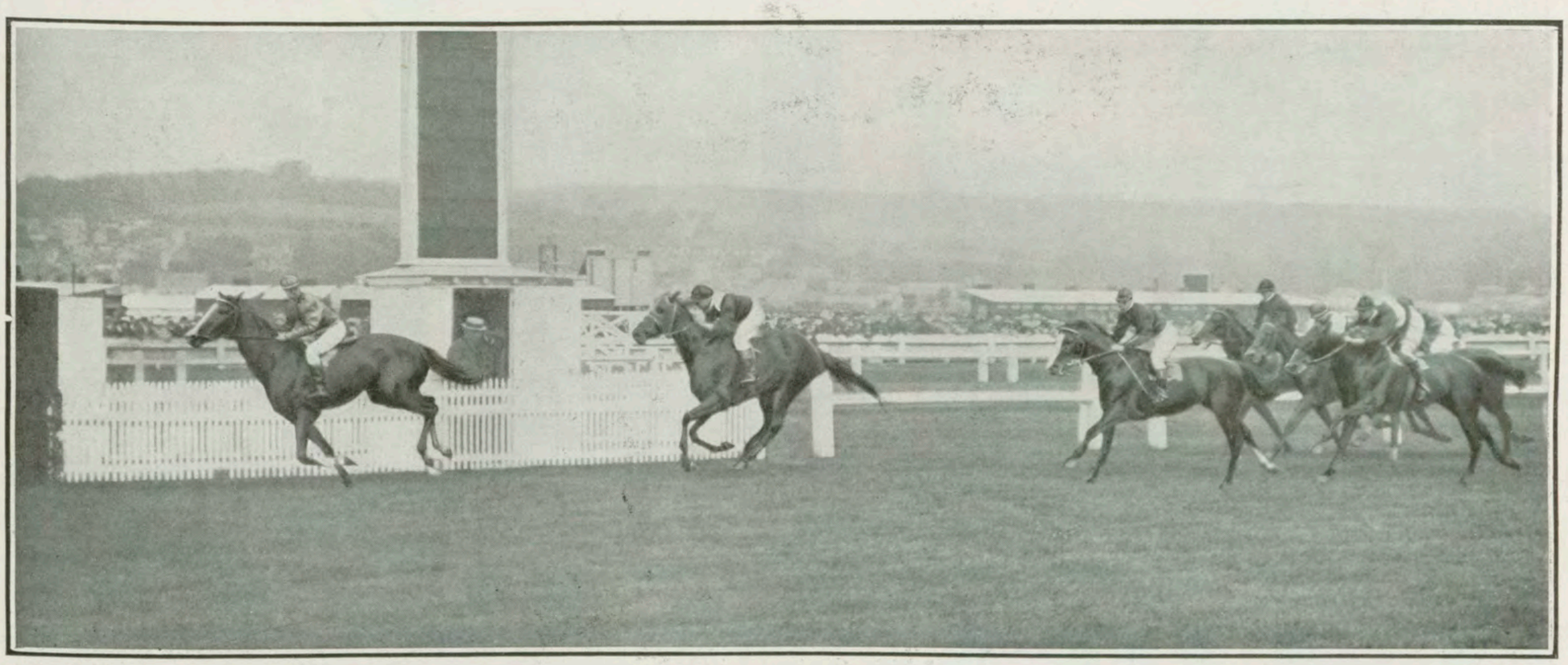
Les nageuses lauréates.
Mlle Decorne, 1re; Mme Decorne, 2e; Mme Delabelle, 3e du Championnat des Mouettes, disputé sur 100 mètres.

Le record du plongeon.
Peyrussson bat le record du monde du plongeon en se précipitant de 30 m. 50 de haut.

Les championnats de natation, organisés par « les Sports », ont été disputés dimanche dernier, avec un vif succès, dans le bassin de Joinville-le-Pont.

LA CAMPAGNE DE NORMANDIE

Par RENÉ RIONDET



Monitor Gambaiseuil Biniou Lieutel Sainte Livrade Vincent Le Nivernais

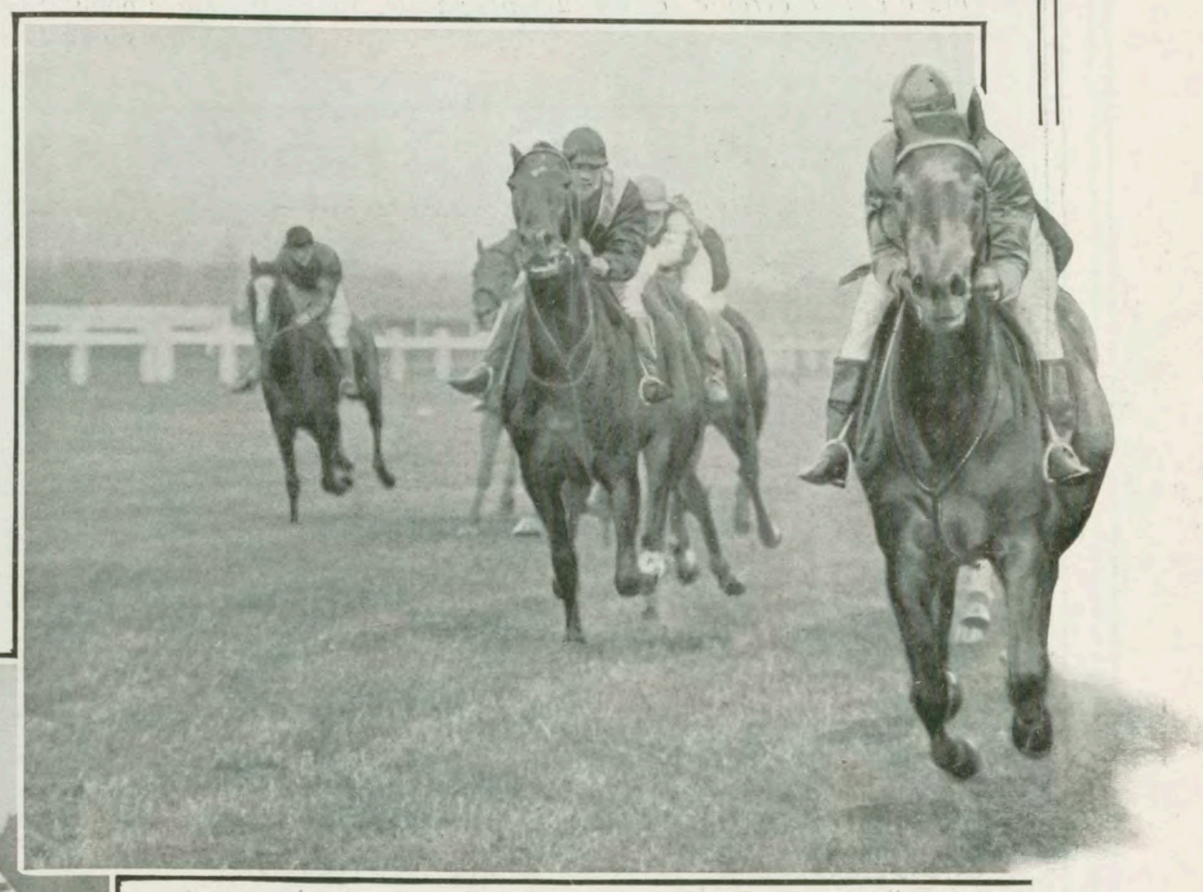
L'arrivée du Prix des Villas. (20.000 francs, 2.000 mètres.)

Monitor a pris la tête, devant Gambaiseuil, Lieutel, Amande, Le Nivernais et Sainte Livrade. Dans la ligne droite, Gambaiseuil tentait de rejoindre Monitor, mais le poulain de M. Ephrussi (G. Stern) conservait l'avantage, par une longueur et demie.

Le meeting de Deauville a attiré un lot nombreux de concurrents, qui comprend l'élite des pur sang actuellement à l'entraînement : le succès est ainsi, d'ores et déjà, assuré

A la suite des quelques réunions qui inaugurent la saison normande, le meeting de Deauville vient de débuter très brillamment, sinon au point de vue de la température, du moins au point de vue du sport. Près de deux cents chevaux sont actuellement en déplacement sur les rives de la Manche, et la qualité des concurrents ne le cède en rien à leur quantité, ainsi que les épreuves de la première journée nous ont permis de le constater.

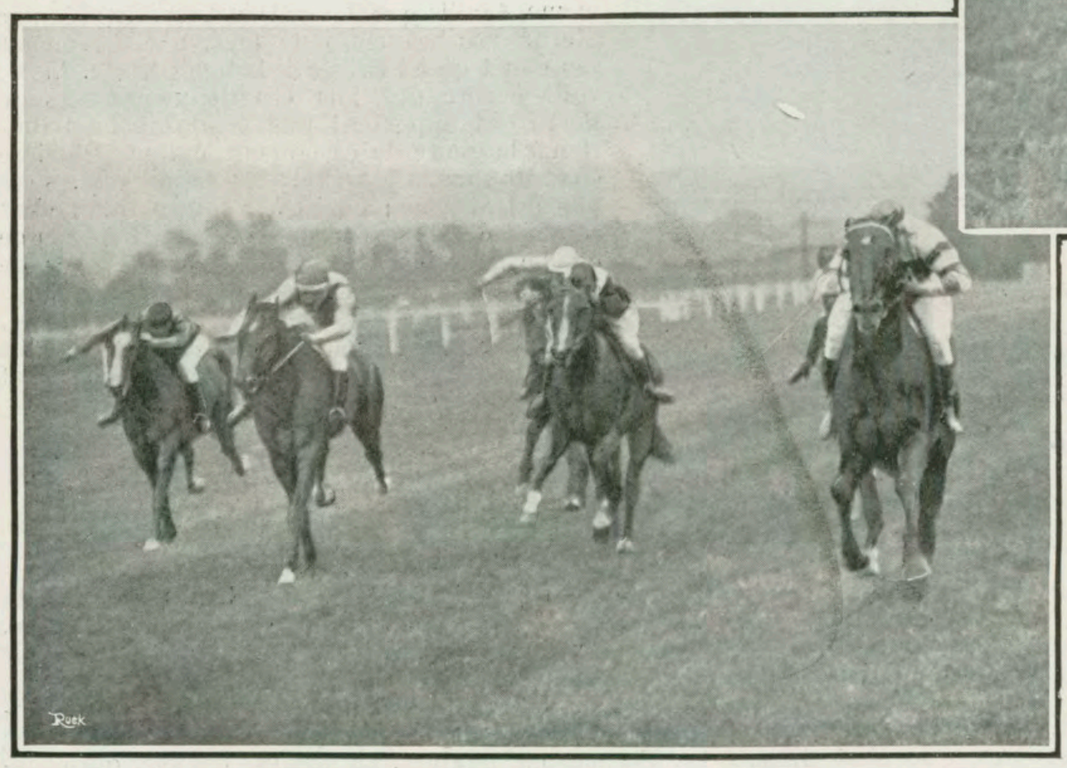
Le Prix des Villas, notamment, a réuni un lot particulièrement bien composé. Biniou, le champion de la génération de 1904, n'a pu mieux faire que d'y prendre la troisième place ; après les deux défaites consécutives de Moulins la Marche, le champion de la génération de 1903, nous voilà bien en peine, lorsqu'il s'agit de couvrir de fleurs les vieux chevaux ; en serions-nous réduits à mettre tous nos espoirs dans le fantasque Roi Hérode ? Ce Prix des Villas a été remporté — le croirait-on ? — par Monitor — en voilà encore un cheval décevant ! — auquel il faut pour montrer toute sa qualité indéniable, une course à son entière convenance. Il précédait Gambaiseuil, dont l'honnêteté ne peut arriver à



Sardonise Negofol

L'arrivée du Prix de Honfleur. (5.000 francs, 1.000 mètres.)

Sardonise s'est élancée en tête. Au coude, Negofol et Chryséis venaient l'attaquer, mais la pouliche du baron de Rothschild (M. Henry) gagnait facilement, par deux longueurs.



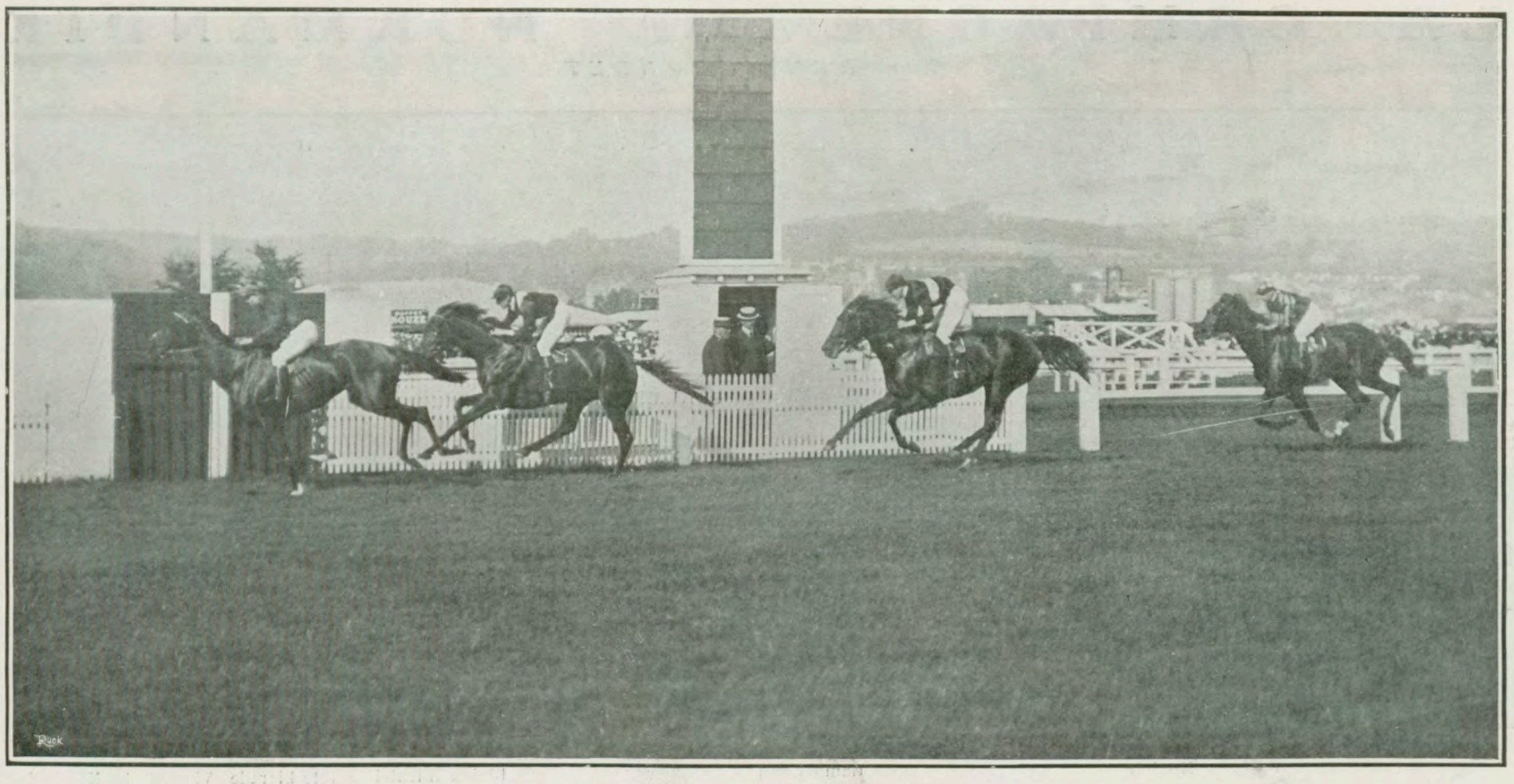
Généreuse Verdun Prestissimo II Percy

Le Critérium de Deauville. (10.000 francs, 1.000 m.) A 100 mètres du poteau.

Prestissimo II, Percy, Verdun et Beau Moine sont partis en tête. Au coude, Percy, à M. Lane (G. Stern), se détachait, pour l'emporter de deux longueurs.

suppléer au manque de perçant. Quant au quatrième, c'était Vincent, cet animal si régulier qu'il fournit exactement la même performance, soit dans une mauvaise petite course, soit dans les épreuves importantes. Pour ce qui est de Kenilworth, il n'a pas existé ; il doit certainement se ressentir de l'émotion qu'il a dû éprouver le jour où il a failli gagner le Derby.

Le Criterium de Deauville, qui s'adressait aux deux ans, nous a permis d'assister à une victoire excessivement facile de Percy. Il a certainement dû progresser depuis le jour où il battait de peu Ripolin et Circé ; il s'était ensuite placé troisième dans le Criterium d'Ostende, après un incident au départ. Sa performance n'en constitue pas moins une excellente note pour son vainqueur d'Ostende, Fils du Vent, et, par voie de conséquence, pour le lot de l'Omnium de Maisons-Laffitte, qui vient d'ailleurs de fournir un bon gagnant, Docteur ; celui-ci a remporté, à Vichy, le Prix des Rêves d'Or, devant Ghadamès et Coronis.



Sauge Pourprée — Northeast — Moulins la Marche — Kenilworth

L'arrivée du Prix de Longchamps (40.000 francs, 3.400 mètres.)

Dès le lever des rubans, Northeast a pris la tête, devant Kenilworth et Moulins la Marche. Il a ainsi mené toute la course à un train soutenu, qui a mis en déroute ses concurrents ; seule, Sauge Pourprée pouvait venir l'attaquer à l'entrée de la ligne droite et le battait nettement de trois quarts de longueur.

Kumamoto — Negofol — Balincourt — Patricienne — Alcazar

Le Prix d'Houlgate. (5.000 francs, 1.200 mètres.)

Negofol a confirmé les excellents débuts qu'il avait fournis l'avant-veille, derrière Sardonise ; après avoir figuré parmi les premiers, dès le départ, il a remporté une facile victoire, devant Kumamoto et Alcazar.

Ripolin s'est adjugé le Prix de Villers de façon très nette ; il devançait Chulo, qui était resté sur ses débuts victorieux de Chantilly. Il faut donc attendre, avant de savoir exactement quelle portée on doit attacher à cette performance. Il faut signaler aussi, parmi les deux ans, les succès de Sardonise et de Consolation, une demi-sœur de Sol Voisins.

L'épreuve la plus intéressante était offerte, sans contredit, par le Prix de Longchamps, disputé dimanche dernier. Elle a réuni un lot remarquablement composé, dans lequel l'attention du public allait principalement aux deux premiers du Grand Prix de Paris, Northeast et Sauge Pourprée. Comme à Longchamp, ils ont fini en tête, mais, cette fois, la pouliche a pris sa revanche sur le poulain ; il faut dire, d'ailleurs, à la décharge de Northeast, que celui-ci a été obligé de faire son train lui-même, tandis que Sauge Pourprée, montée par Stern, avec beaucoup de tact, n'a commencé son effort qu'à l'entrée de la ligne droite. Ainsi, voilà encore une fois ces deux produits de Perth qui apportent une éclatante contribution à la gloire de ce fameux étalon. Derrière eux, Moulins la Marche, très en progrès, s'est placé troisième ; quant à Kenilworth, il s'est réhabilité de ses récents déboires par une course superbe. Les autres n'étaient pas de classe. Bref, le Prix de Longchamps a augmenté pour nous l'intérêt du Grand Prix, qui, dimanche, sur un parcours de 800 mètres plus court pourra servir de belle entre Northeast et Sauge Pourprée.

René Riondet.

LA RAQUETTE D'OR (1)

Sur la demande de plusieurs clubs de tennis, nous avons modifié la date de clôture des engagements. Nous l'avons reportée au 20 août, à six heures du soir, des objections nous ayant été faites pour la composition définitive des équipes. Nous assisterons, le 23 à Houlgate, à en juger par les soins que les clubs mettent à choisir leurs représentants, à un tournoi fort intéressant.

D'ailleurs, ces efforts seront bien récompensés. Outre la superbe coupe en vermeil, d'une valeur de 1.000 francs, signée Bugatti, et sortant de chez le maître fondeur d'art Hébrard, plusieurs autres prix seront distribués. Nous avons déjà reproduit, dans un de nos précédents numéros, la photographie de la joueuse de Diabolo, qui ne le cède en rien à une très jolie coupe en céramique signée de Lachenal. Ces deux objets d'art, de grande valeur, seront remis à l'équipe gagnante. En outre, nous affectons six prix aux trois équipes qui auront obtenu les trois premières places dans les demi-finales.

Notre épreuve présente donc tous les avantages que l'on peut désirer. Un intérêt sportif entièrement nouveau, puisque jamais challenge ne s'est disputé en France par équipes, et nombre de prix qui constituent un encouragement pour le sport du tennis.

Adresser les engagements, accompagnés du droit d'entrée de 20 francs, à M. Maurice de Blesson, secrétaire du Comité de la Raquette d'Or, 90, avenue des Champs-Elysées.

(1) Voir les nos 514, 515 et 516.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. Motti. — *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.

Wilbur Wright s'envole !

Après avoir été considéré longtemps comme un bluffeur par la majorité des sportsmen, M. Wilbur Wright vient de prouver à tous ses détracteurs combien trop parler nuit

L'HISTOIRE de la locomotion aérienne vient d'enregistrer une nouvelle date célèbre. Le samedi 8 août 1908 a vu le premier essor, en France, de Wilbur Wright, le premier vol publiquement constaté du premier homme-oiseau !

J'ai eu la bonne fortune d'assister à cette expérience irrécusable. Lorsque les essais de Wright devinrent imminents, j'ai gagné Le Mans, où ils devaient être exécutés. J'ai passé trois jours au champ de courses de cette ville, l'hippodrome des Hunaudières. Ces heures d'ennui, ces heures d'attente énervée, je les ai déjà oubliées, pour ne garder que le souvenir d'un fait absolument remarquable.

Ce fait, grâce auquel éclate maintenant au grand jour la gloire des frères Wilbur et Orville Wright, ce fait, qui fixe définitivement un point d'histoire, donne aux aviateurs américains, dans l'histoire expérimentale des machines volantes, la place qui leur était due, la première, fut accompli en présence de nombreux journalistes et de plusieurs membres de l'Aéro-Club de France. Nous citerons, parmi eux, MM. Ernest Archdeacon, Louis Blériot, Paul et Ernest Zens, René et Pierre Gasnier, de Moy, le capitaine Sazerac de Forge, etc. Ils ont pu voir, ceux-là, Wilbur Wright s'envoler avec une aisance stupéfiante et planer admirablement au-dessus de la clairière semée de bruyère rose d'un bois de pins mélancoliques.

Le vol fut exécuté à la fin de la journée, un peu avant le crépuscule. Mais il importe, avant de le conter, de renseigner le lecteur sur la méthode de lancement qu'emploient les deux aviateurs longtemps, trop longtemps discutés.

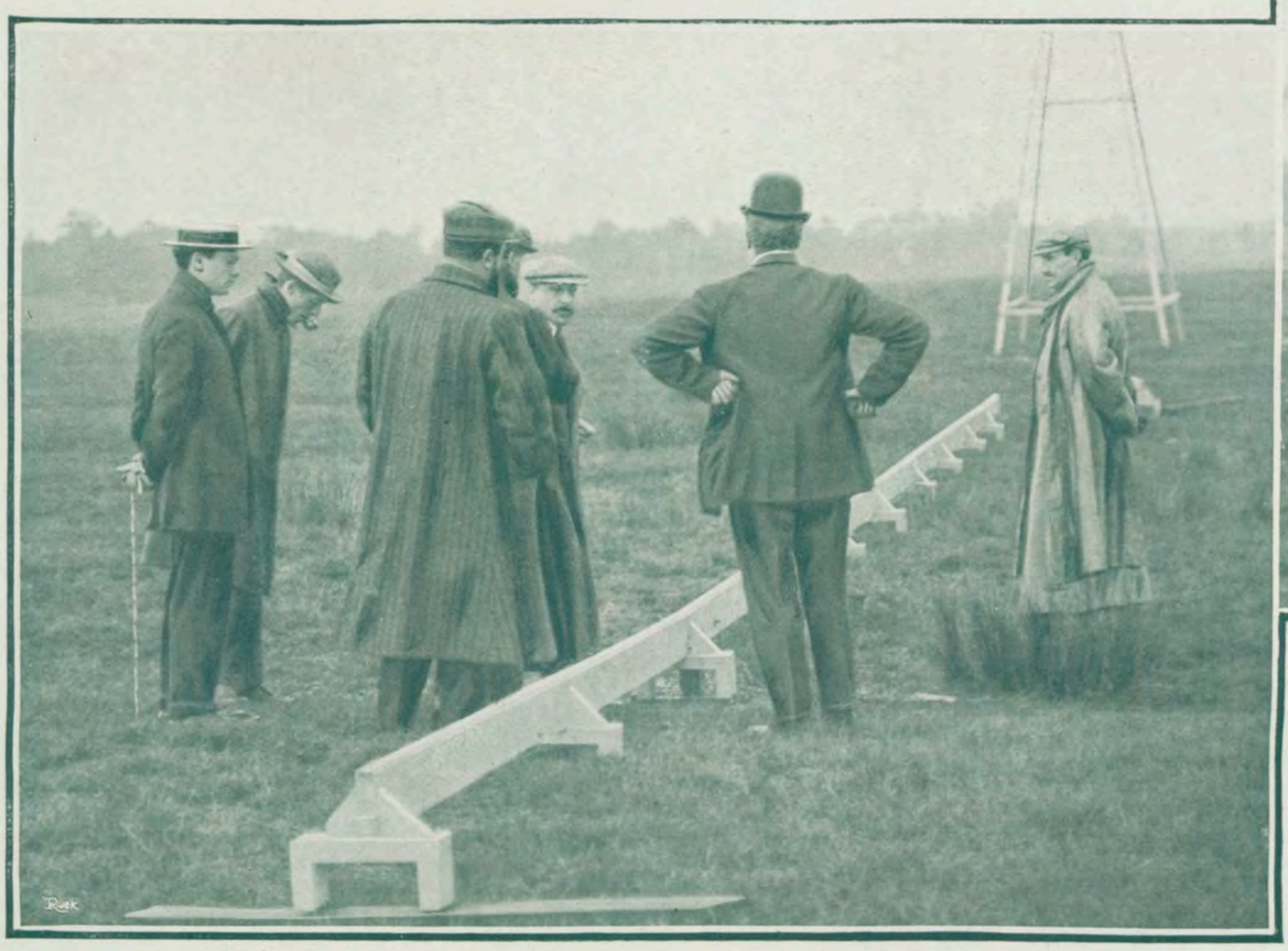
Un rail de bois de 20 mètres de longueur est posé sur le sol. L'aéroplane, monté sur patins, est muni de deux galets, en tandem, à la partie antérieure de cette sorte de traîneau. Sur le rail glisse un minuscule charriot. L'aéroplane repose sur le charriot, et ses galets s'encastrent dans le rail. Lorsque les hélices entrent en action, l'oiseau artificiel file rapidement sur cette voie de lancement, s'envole avant d'en avoir même atteint l'extrémité, obéissant à l'action du gouvernail de profondeur.

Le rail suffit lorsque le vent souffle. Par temps calme, un pylone s'ajoute à ce dispositif. Le pylone, en bois, a 6 mètres de hauteur. Des disques de fonte — 700 kilos environ — sont hissés, au moyen d'un palan, à son sommet; l'aviateur met son moteur en marche, puis déclanche le système, provoquant la chute des disques reliés au charriot porteur par des câbles passant sur des poulies. L'appareil, projeté à la façon d'une catapulte, acquiert en quelques mètres la vitesse nécessaire à l'essor.

Peut-être avez-vous assisté à des expériences d'aviation, à Bagatelle, à Buc, à Versailles, et même à Issy-les-Moulineaux? Partout vous avez observé que, pour acquérir sa vitesse, l'appareil prenait son élan sur une, deux ou trois roues. Dans le type Wright, les roues sont proscrites. Son mode de départ supprime le lourd châssis, la voiture que nos machines volantes remorquent dans l'atmosphère. De plus, le type Wright peut quitter le sol de n'importe quel point de la terre. S'il exige un rail et un léger pylone, peu lui chaut, par contre, la nature du terrain, uni comme un billard, rocailleux, ou fraîchement labouré. Il est indéniable qu'au point de vue militaire cette qualité a quelque valeur. Que le vent souffle ou ne souffle pas, il n'est besoin que d'un parcours terrestre maximum de 20 mètres. C'est la réalisation du souhait principal des partisans de l'hélicoptère et de l'ornithoptère. La machine Wright s'élance quasiment de pied ferme, corrige le défaut que ceux-ci ont sans cesse reproché à l'aéroplane.

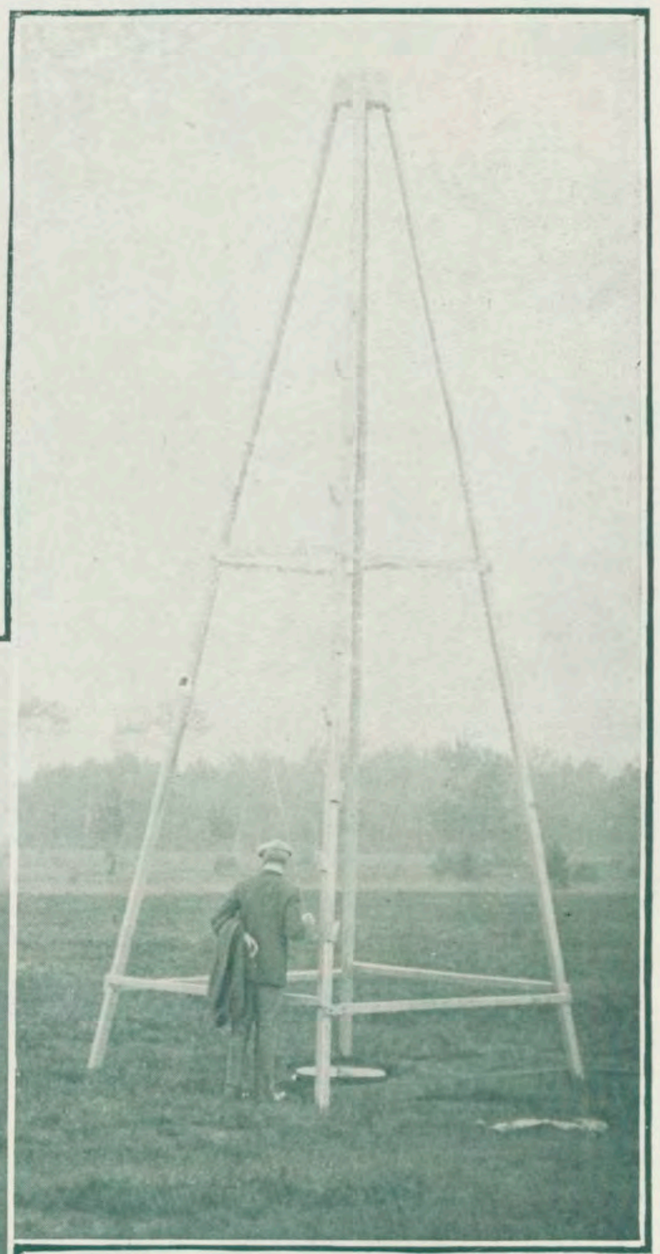
Comme, samedi, le calme était absolu, Wright dut employer la méthode du pylone. Les disques tombèrent, l'aéroplane s'élança. Peu après, le coup de gouvernail le cabrait, le lançait dans l'air bleu. Immédiatement il décrivait une demi-volte, gagnait 10 mètres d'altitude. Le spectacle était prestigieux et charmant. Nous vîmes le grand oiseau blanc surplomber la piste à main gauche, passer, en deux grands orbes, au-dessus de petits arbres, de son hangar, du poteau d'arrivée de l'hippodrome. Nous pûmes distinguer aisément les manœuvres précises du pilote, constater sa science parfaite du métier d'oiseau, remarquer le gauchissement des ailes dans les virages, les diverses positions des gouvernails. Des tribunes où se tenaient les témoins de la prouesse, une immense acclamation retentit, et, lorsque, après 1 m. 45 s. d'évolution, Wilbur Wright regagna le sol avec une légèreté inconcevable, toutes les mains se tendirent vers lui. A ce moment, j'ai enfin vu l'émotion pâlir le visage de cet homme, si flegmatique qu'il semblait que jamais le masque ne dût tressaillir.

Wilbur Wright venait de justifier pleinement ses performances de 1905. Ah ! certes oui, ils volaient déjà mécaniquement, à cette époque, dans leur aérodrome de Springfield, les deux aviateurs américains ! L'on peut, aujourd'hui, reconnaître leur intelligent, âpre et long labeur, Ils ont sonné la diane de l'aviation française, encore que les biplans expérimentés à Issy-les-Moulineaux ne soient qu'une copie approximative, incomplète, de leur appareil.



Le rail de départ.

Un rail en bois d'une vingtaine de mètres encastré dans une gorge de la poutre médiane inférieure de l'aéroplane, supporte l'appareil qui glisse sur lui avant de prendre son vol.

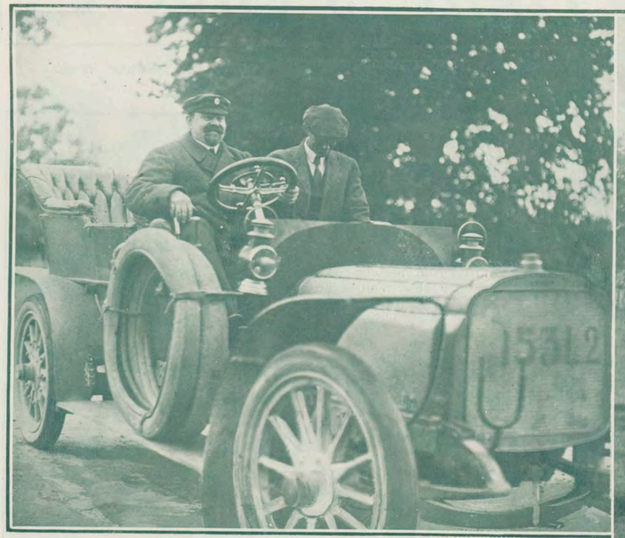


Le pylone de lancement.

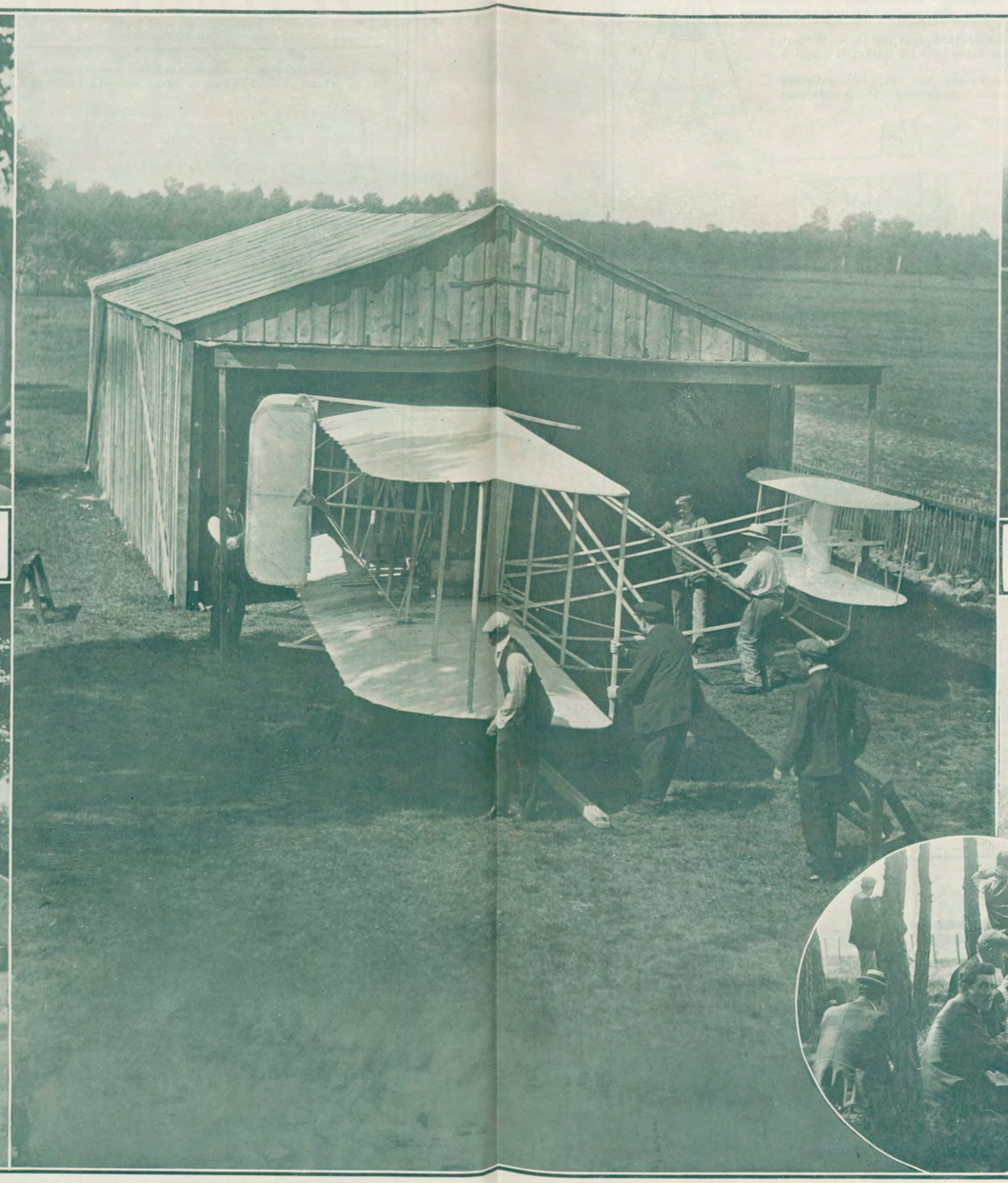
Ce pylone supporte un poids de 700 kilogr. suspendu à l'extrémité d'un cable qui, après être passé sur des poulies de renvoi, vient s'attacher à l'avant de l'aéroplane. En déclanchant ce contrepoids, l'appareil est lancé en avant.

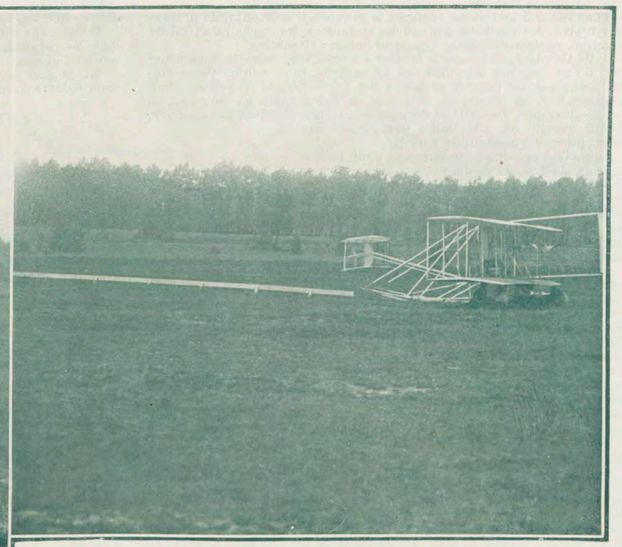
(Clichés de notre envoyé spécial)

LES PREMIÈRES EXPÉRIENCES DE WILBUR WRIGHT



Wilbur Wright part déjeuner.
Conduit par M. Léon Bollée, Wilbur Wright se rend à l'auberge pour déjeuner. Il baisse la tête pour éviter l'objectif embusqué.



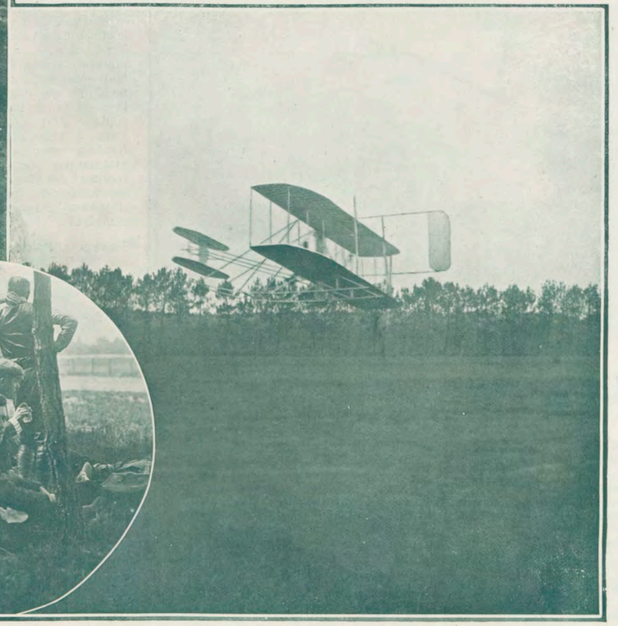


La sieste de l'aviateur.
Pendant la journée du 10 août, W. Wright fit la sieste à l'ombre de son aéroplane Ce n'est qu'à 7 h. et demie qu'il commença ses expériences.

La tribune de la presse.
Tous nos confrères techniques avaient tenu à venir assister aux essais de Wilbur Wright et admirèrent son merveilleux aéroplane. Ceux d'entre eux qui n'avaient pas voulu croire à la réalité de ses prouesses, furent obligés de s'avouer vaincus et de se rendre à l'évidence.

Wilbur Wright sort son aéroplane du hangar.
Le 10 août, à 7 h. et demie du soir, Wright accomplit pour la seconde fois ses expériences en France. Il fit trois essais : au premier il ne put s'élever, au second il resta 42 secondes dans l'air, au troisième il parvint à n'atterrir qu'au bout d'une minute 41 s. Sur notre cliché, le gouvernail d'arrière n'est pas encore en place. Cette photographie est la première qui ait été prise après que les photographes aient été relevés de leur parole de ne pas opérer.

Le déjeuner des photographes.
Notre photographe, Barthe, montant une garde vigilante, restait au champ de courses de l'aube jusqu'à la nuit, attendant le moment opportun pour faire des clichés.



En plein vol.
On ne peut se faire une idée de la perfection de l'appareil des frères Wright. Il est certain que, grâce à sa stabilité et à sa maniabilité, W. Wright réussira à établir des records insoupçonnés jusqu'à present.

L'envergure des surfaces portantes du biplan Wright atteint 12 m. 50. Elles sont parallèles, légèrement concaves en dessous, tendues de toile. Surface : 50 mètres carrés; largeur des plans : 2 mètres; hauteur entre les plans : 1 m. 80.

A l'avant, à 3 mètres des surfaces, le gouvernail horizontal de profondeur biplan. A l'arrière, à 2 m. 50 des surfaces, le gouvernail vertical de direction, également biplan. Longueur totale : 10 mètres.

Entre les plans, se trouve le moteur à 4 cylindres, refroidissement par eau de 25 chevaux de puissance. Ce moteur, tout comme l'ensemble de l'aéroplane, est l'œuvre exclusive des frères Wright. Il tourne admirablement. A sa droite, un radiateur en tubes plats, en cuivre. A sa gauche, les sièges du pilote et du passager, et le levier dont la manœuvre simple gauchit les extrémités postérieures des ailes, procure une stabilité parfaite.

Le moteur transmet son énergie à deux hélices en bois, de 2 m. 80 de diamètre, par des chaînes croisées, passant en des tubes d'acier qui les guident. Ces hélices, tournant, bien entendu, en sens inverse, travaillent logiquement à l'arrière des plans. Elles sont démultipliées dans le rapport de 33 à 9, tournent relativement avec lenteur, à 450 tours.

Le poids total de l'aéroplane, monté par un seul aviateur, atteint 450 kilos. Le moteur n'a pas de carburateur, à proprement parler. Il pèse, sans accessoires, 70 kilos, et 90 kilos en ordre de marche, soit 3 kilos 600 au cheval. Hormis la partie mécanique et la voilure, l'aéroplane est entièrement construit en bois, en spruce, sapin américain léger et très résistant. Il ne comporte pas de ressorts dans la suspension, ni de tendeurs dans son gréement. Enfin, les manœuvres de l'aviateur semblent très simples, et je ne doute pas que l'un de ses camarades français ne puisse l'égaler après quelques essais, à bord d'un aéroplane analogue.

Wilbur Wright aura déjà repris ses expériences lorsque paraîtra cet article, et, prochainement, il remplira les conditions imposées par M. Lazare Weiller et son comité, concernant l'achat de ses brevets pour la France et ses colonies. Le traité stipule que le comité remettra à l'aviateur la somme de 500.000 francs, à la condition de le voir exécuter deux vols atteignant chacun un parcours de 50 kilomètres, par vent moyen, et à quelques jours d'intervalle. L'aéroplane devra être monté par deux personnes, posséder la provision d'essence nécessaire à un voyage de 200 kilomètres. Font partie du comité, outre M. Weiller :

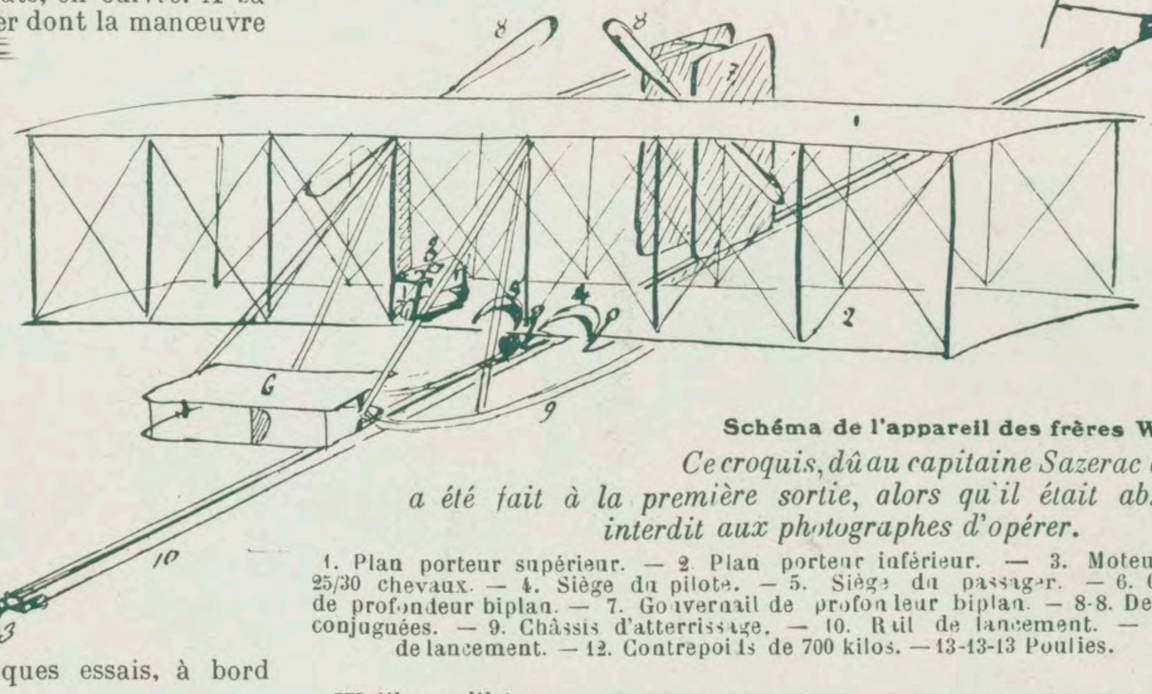


Schéma de l'appareil des frères Wright.

Ce croquis, dû au capitaine Sazerac de Forge, a été fait à la première sortie, alors qu'il était absolument interdit aux photographes d'opérer.

1. Plan porteur supérieur. — 2. Plan porteur inférieur. — 3. Moteur Wright 25/30 chevaux. — 4. Siège du pilote. — 5. Siège du passager. — 6. Gouvernail de profondeur biplan. — 7. Gouvernail de profondeur biplan. — 8-8. Deux hélices conjuguées. — 9. Châssis d'atterrissage. — 10. Rail de lancement. — 11. Pylone de lancement. — 12. Contrepoids de 700 kilos. — 13-13-13 Poulies.

Grâce à M. Hart O. Berg, à qui nous devons le séjour de Wilbur Wright en France, une démonstration nouvelle fera progresser notablement la locomotion aérienne au moyen d'appareils exclusivement plus lourds que l'air.

Il est enfin indiscutable que les frères Wright ont, les premiers entre tous les hommes, réussi à imiter l'oiseau.

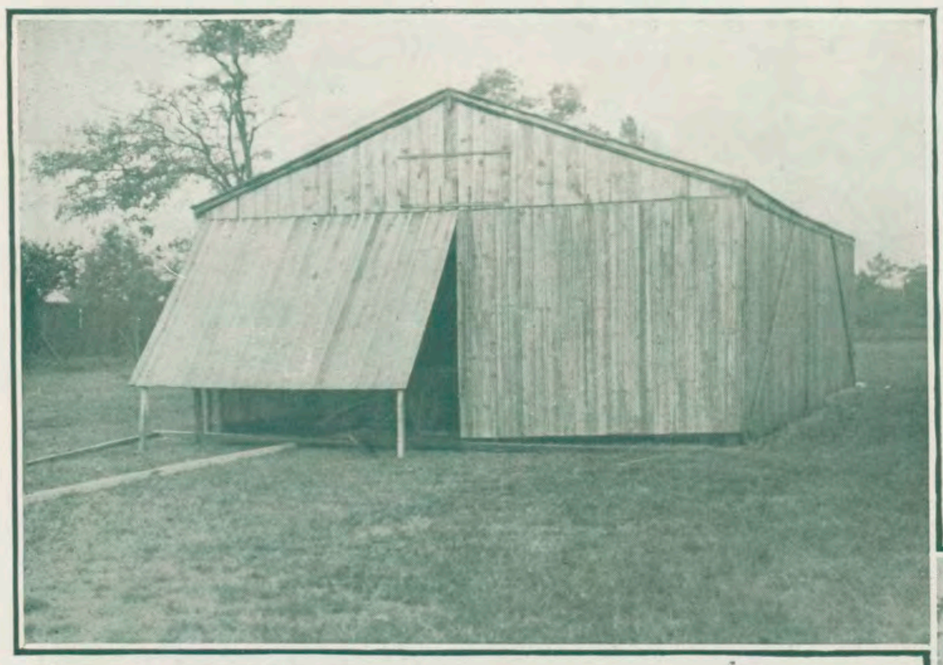
Et je suis convaincu que notre hôte satisfera complètement aux conditions du programme Weiller qu'il tentera vers le 10 septembre, lorsqu'il sera entièrement familiarisé avec son appareil.

Cette conviction, je l'ai eue encore davantage en assistant lundi dernier à sa seconde expérience. Son vol le plus long n'a duré à vrai dire, qu'une minute quarante-trois secondes, mais pendant ce court laps de temps l'aéroplane s'est maintenu à une belle hauteur avec une aisance parfaite, effectuant des virages en forme de huit d'une audace invraisemblable.

François Peyrey.

Sur le champ de course des Hunaudières.

Au centre Wilbur Wright, à droite Léon Bollée, à l'usine duquel l'aéroplane fut monté, à gauche le capitaine Sazerac de Forge, du 117e de ligne.



Le hangar.

L'aéroplane est remisé sous un hangar, sur le champ de courses des Hunaudières, terrain semé d'ornières, d'arbres, d'obstacles de toute nature.

MM. Léauté (de l'Institut), Léon Bollée, Castex, etc. Les conditions remplies et la somme payée, il aura donc le droit de construire et de vendre le type Wright en France et dans les colonies françaises.

En résumé, des faits survenus samedi à l'hippodrome des Hunaudières, il faut retenir ceci principalement :

Un aéroplane pesant 450 kilos a été sustenté par un moteur de 25 chevaux de puissance seulement.

Vingt mètres de parcours terrestre ont suffi à l'envol.

Le gauchissement des ailes provoque la stabilité. Il a été mis en œuvre publiquement pour la première fois.

Pour la première fois, publiquement, un aéroplane a volé en demandant la propulsion à deux hélices démultipliées.

La machine volante Wright évoluera avec la même facilité dans le vent.

Les hélices, tournant lentement, actionnent puissamment un aéroplane. Au surplus, elles sont naturellement beaucoup moins susceptibles de rupture que les petites hélices tournant vite et qui font redouter à tout moment les plus graves accidents.

La première photographie.

L'aviateur américain s'était absolument refusé à laisser prendre des photographies de son appareil. C'est de très loin, et à travers une palissade, que notre correspondant put arriver à prendre ce cliché minuscule, mais unique.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. Motti. *Le Gérant :* Camille Lecestre.